

Közel kétmilliárd forint értéket termel évente a magyar automobilizmus

Irtta: Seres Tibor

A közlekedésügyi minisztérium februári adatai szerint az ország gépkocsiallómanya — 48.366 gépjármű — 828.5 millió forint értéket képvisel. (1. ábra.)

Gépkocsiallómanynak ez a példa nélkül álló fejlődése elképzelhetetlen lett volna a közlekedésügyi minisztérium területe, demokratikus közlekedéspolitikája nélkül. A minisztérium a felszabadulás után már az első hónapokban megszervezte a gépkocsironcsok újjáépítését. A Vörös Hadsereggel bér-munkaszerveződést kötött, mely sokszáz gépkocsit adott az országnak. Később lehetővé tette az amerikai árukölcsön sikeres lebonyolítását, amelynek során további mintegy 3000 darab gépkocsi került az országba.

Ez a roncokból felépített gépkocsipark a felszabadulás után azonban nem felelt meg. Nemzetközi tapasztalatok alapján megállapítottuk, hogy a huzamos ideje használt gépkocsik üzemeltetése hátrányos nemzetgazdasági szempontból. A gépkocsiallómanya felújítására két lehetőség állt előttünk: a magyar autógyártás megindítása és az import.

A legnagyobb bun lett volna, ha a személygépkocsigyártás megindítását választottuk volna. Ehhez olyan hatalmas tőkebefektetésre, szervezett piacra lett volna szükség, amely messze felülmúlta erőnket és okvetlen csődbejuttatott volna.

Ezzel szemben iparunk fejlettsége alkalmas volt arra, hogy folytassuk tehergépkocsigyártásunkat. Ez annál is inkább indokolt volt, mert a Rába és MAVAG autók és a Láng-motorok nagyon megfelelnek Magyarországnak speciális útjaira. A teherautógyártásnál még az exportra is gondolhatunk. Itt azonban szem előtt kell tartanunk,

hogy elsősorban különleges gépkocsikat (hűtökocsi, tűzoltó, mentő, szemetes-, benzinszállító kocsikat) kell gyártanunk, amelyeknél a befektetett munkaerő nagysága miatt versenytársak vagyunk a külföldi kocsik árával és minőségével.

Motorkerékpár-iparunk előtt is az elkövetkezendő években nyílik lehetőség az exportra. A német motorkerékpár-ipar a háború miatt annyira tönkrement, hogy évekig nem jelenthet versenyt a magyar motorkerékpároknak a kelet-európai piacon. Ezt az időt kell kihasználnunk.

Sikeresen túljutottunk a gumielvétési nehézségeken is. Ma már a gépkocsiallómanya gumibroncs ellátásáról a Cordatic megfelelően tud gondoskodni és csupán néhány nagyméretű pneumatikában szorulunk importra. Meg kell mondanunk, hogy ezt az eredményt is a közlekedésügyi minisztériumnak köszönhetjük. A minisztérium itt is azonnal a felszabadulás után a gumigyár segítségére sietett, a legnagyobb nehézségek között biztosította a gyár nyersanyag-ellátását, gyakran még a MÁV-tól elvon szén rendelkezésre bocsátásával is.

Ma már elmondhatjuk: a Cordaticnak nyújtott támogatás nem volt hiábavaló: a gumigyár munkásai, mérnökei és igazgatói együttes munkája nyomán a gyár teljesítménye ma több mint kétszerese az 1938-asnak.

Legutóbb rendkívüli vesztélyben forgott az ország megnövekedett gépkocsiallómanájának benzin- és olajellátása. Az amerikai kézen lévő MAORT ijesztő mértékben csökkentette a nyersolajtermelést. A minisztérium kénytelen volt érelyes rendszabályokhoz nyúlni, hogy

Autó

Szerkesztőbizottság: Seres Tibor, Sulyok József, Nagel György, Kocsis Ferenc

A feladat, amelyet a közlekedésügyi minisztérium maga elé tűzött, egyszerű és világos: jobb és megbízhatóbb, a tömegek számára, anyagilag hozzáférhetőbb közlekedést teremt, megelégedett, lelkes, a demokrácia iránt odaadó dolgozókkal hozzájárulni az új, demokratikus, népi Magyarország minél gyorsabb, minél eredményesebb és minél teljesebb felépítéséhez.

Seres



Moszkvában rengeteg az autó, nincs motorkerékpár és olcsó a taxi

Dinnyés Lajos miniszterelnök nyilatkozata a moszkvai közlekedésről

— Négy napig voltam Moszkvában. Bejártam a várost, de egész idő alatt összesen két lovat láttam: egyet az Operában, másikat kitűzve a Haditechnikai Múzeumban.

Ezzel a humoros bevetéssel kezdte nyilatkozatát Dinnyés Lajos miniszterelnök, amikor Moszkvából való visszatérése után megkérdeztem: milyennek látta a moszkvai utca forgalmát.

— Első benyomásom — folytatta ezután Dinnyés Lajos — az a nyugati értelemben vett hatalmas forgalom volt, amely Moszkva utcáin hullámzik. A főutakon 6—8 soros oszlopokban száguldanak az autók. Ha egy keresz-

teződésnél rövid időre leállítják a forgalmat, pillanatok alatt annyi autó gyűlik össze, mint amennyi nálunk egy félórán belül meccszen.

Taxi van? — Eleinte azt hittem, hogy nincs. Később rájöttem, az a sok luxusautó, amely a forgalmas helyeken várakozik, mind taxi. Egyik kísérőm tanított meg: abból ismerhetem meg őket, hogy oldalukon vékony kockás csik van. En magam nem utaztam taxin, de a delegáció többi tagjától tudom, hogy Moszkvában olcsóbb taxin utazni, mint Budapesten.

Tulajdonképpen kinek van autója Moszkvában? — Mondhatnám annak, akinek éppen jól esik. Egy igen jó személyautó ára körülbelül 12.000 rubel. Ennyit minden munkás össze tud gyűjteni. A személyautókkal kapcsolatban érdekes azt is megjegyezni, hogy elsősorban nagy kocsikat látni és hogy az autók kifogástalan állapotban vannak. Horpadt sármentőt vagy rosszul fényezett kocsit alig látni.

— És motorbicikli? — Motorkerékpárt egyáltalában nem látni Moszkvában. Ez Oroszországban a vidéki városok és falvak közlekedési eszköze. Az oldalukon kocsis motorkerékpár ismeretlen fogalom.

Ugy hallottam, meglátogatta a moszkvai autógyárat?

— Ennél csodálatosabbat alig láttam életemben. Gondolja el, a futószalag egyik végén lát egy alvázat kerek nélkül. 300 méterrel odébb pedig beindítják a motort és kijön a kész autó. Ötpercenként egy teherautó készül el. A gyárban több mint 100.000 ember dolgozik.

— Ennél többet, azt hiszem, nem mondhatok az orosz automobilizmusról — fejezte be nyilatkozatát Dinnyés Lajos miniszterelnök

Boday Katalin

1. ábra

Gépjármű neve	Darab	Értéke millió Ft
személygépkocsi	11.893	296.8
tehergépkocsi	11.198	359.4
autobusz	442	54.7
különleges gépkocsi	768	44.7
motorkerékpár	24.065	72.9
Összesen:	48.366	828.5

A kimutatásban a személyautókat 1000 köbcentiig 12—15.000 forintra, 1000—2000 köbcentiig 20—28.000 forintra, a 2000 köbcentin felüli személygépkocsikat 25—40.000 forintra értékeljük. A tehergépkocsikat önsúlyuk szerint osztályoztuk. A kocsik két tonna önsúlyig 14—20.000 forint, 2—3 tonna önsúlyig 35.000 forint és 3 tonnán felül 45—50.000 forint értékkel szerepelnek.

2. ábra

	Személy	Teher	Autobusz	Különleges	Motorkerékpár	Összesen
A gépkocsik száma	11.893	11.198	442	768	24.065	48.366 darab
Teljesítmény millió km	410	359	16	22	90	887 millió km
Termelési érték millió forint	620	1.027	77	69	43	1.843 millió Ft

A statisztika kiszámításánál te kintetbe vettük az irtartalmat és hogy az autók állami vagy magánkézben vannak-e. A kocsik évi teljesítményét a gyakorlati tapasztalatok alapján 24—60.000 kilométerre becsültük. Termelési érték szempontjából 9 csoportba osztottuk a járműveket. Az 1000—2000 köbcentiig személygépkocsiknál 100 km-es költség 153 forintot jelent.

megelőzze a katasztrófát. Bevezettük a benzinutalványokat és a benzintermékek elosztásában a legnagyobb teverszerűséget vezettük be. Az eredmény nem maradt el. Ma már megfelelően tudunk gondoskodni a gépkocsik üzemanyagellátásáról.

A gépkocsiallómanya fejlesztése során a közlekedésügyi minisztérium elsősorban a teherautó-, motorkerékpár- és autobusz-állomány fejlesztését tartotta szem előtt. Ennek a politikának a következménye, hogy ma háromszor annyi teherautónk van, mint 1938-ban, míg személygépkocsijaink száma csak 60 százaléka a háború előttiének. Ennek az eredménynek nemzetgazdasági szempontból van döntő jelentősége. Csak

egy példát említek. Valutáris szempontból négy személyautó egy 60 személyes autobusszal egyenértékű. Hogy a gyakorlat szempontjából az ország lakosságának mi értékűt: négy személyautó vagy egy autobus, azt nem kell bővebben magyarázni.

Politikánk helyességét mutatja a BESZKART, a MAVAUT és a BART hároméves terve. Eszerint 1951-ben majdnem minden közsé-

	A GÉPKOCSI NEMEK					Összesen millió forint	%	
	Személy	Teher	Autobusz	Különleges	Motorkerékpár			
Munkabér	255.—	226.—	17.—	15.—	8.—	521.—	27.9	
Üzemanyag	motor hajtó	73.—	116.50	6.03	11.10	6.90	213.53	11.5
	kenő	9.50	52.40	3.20	3.80	3.50	72.40	3.9
Gummiköltség	16.60	92.90	8.05	7.23	1.52	126.30	6.9	
Javítás	97.—	98.20	8.70	1.87	10.03	215.85	11.9	
Regie	160.—	441.—	38.—	30.—	25.—	694.—	37.9	
Összesen:	millió forint					1.843.08	100%	

Ez azt jelenti, hogy az előbb felsorolt anyagokra, munkabérre és rezsi-re kiadott mintegy kétmilliárd forint az ország 26—28 milliárd forintos nemzeti jövedel-

mének igen számottevő része. Ezek a statisztikák azonban mást is mutatnak. A számokból meg tudjuk állapítani, mennyi a gépkocsiforgalom gumi, benzin és nyersanyag-szükséglete, mennyi

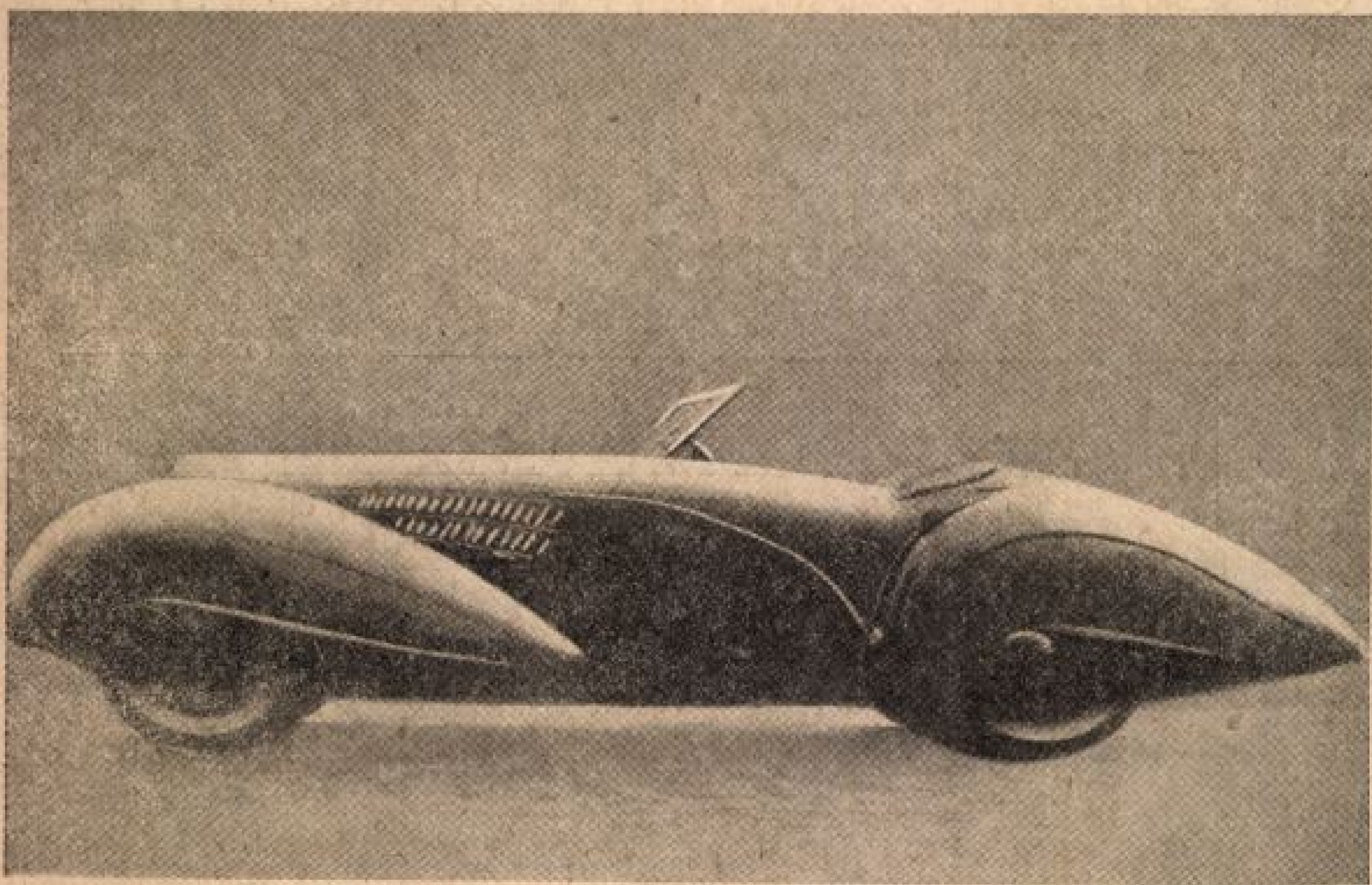
sági évben 1843 millió forint értéket teljesített. (2. ábra.)

Ez az adat azt bizonyítja, hogy az év folyamán a gépkocsiforgalom közel kétmilliárd forinttal jelentkezik a nemzeti jövedelemben.

Ha ezeknek az adatoknak megfelelően megkeressük azokat a tényezőket, amelyekből ennek a sokmillió tonna és utaskilométernek a költsége adódik, az alábbiakat tapasztaljuk:

munkást, gépkocsivezetőt kell az autószakmában foglalkoztatni. Ez a teverszerűség biztosítja a hároméves terv keretei között a magyar automobilizmus gyors fejlődését.

Karosszéria mérték után



Franciaországban különös előszeretettel építenek speciál karosszériát a rendes gyári típus alvázakra. A kép a három karburátoros Delahaye 154 MS autósodát ábrázolja. A kocsit 150 km-es sebességgel megy és 130 lóerős.

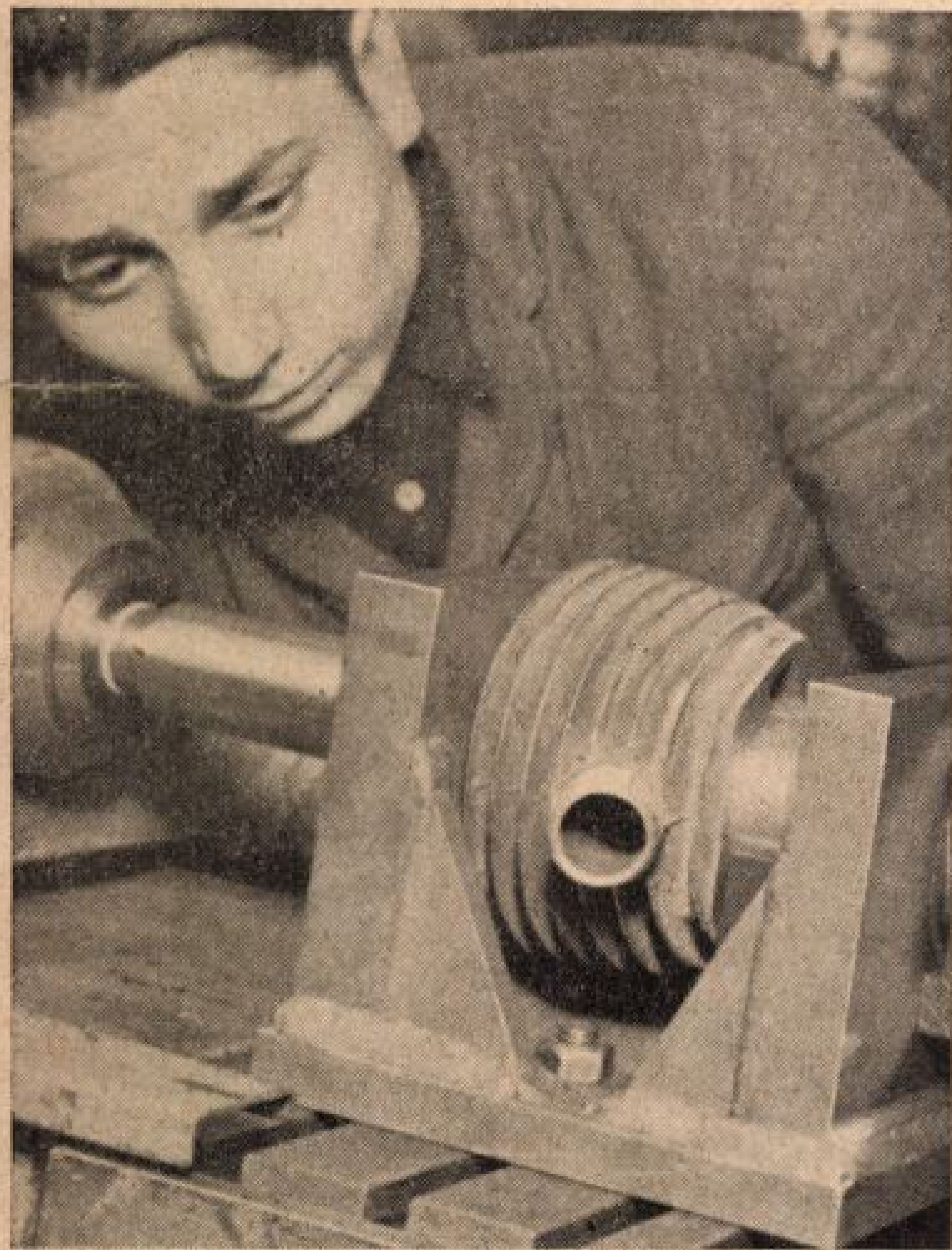
Márciusban megkezdik a háromsebességváltós kismotor gyártását

Augusztusban a 125-re kerül sor

A motoros társadalomban egyre nagyobb közkeletűségnek örvendenek a W. M. kismotorok.

A kismotoros társadalom most jó hírrel örvendeztet-

Összesen mintegy kétezer darab elkészítését tervezik. Az előkalkulációk szerint a háromsebességváltós kismotorokat 4000 forintért hozzák forgalomba.



hetjük meg: március első napjaiban megkezdik a háromsebességváltós gépeknek gyártását, amelyeknek óriási előnye az eddigi kétsebességváltós gépekkel szemben, hogy a begyújtásnál nem kell mingyárt olyan magas sebességet igénybe venni, ezzel nagymértékben fokozódik a kerékpárok üzemszélessége és tartóssága.

Értesülésünk szerint háromsebességváltós kismotorokból április végéig, de legkésőbb május elejéig az első darabok piacra kerülnek.

Augusztusban vagy szeptemberben megkezdik a 125-ös motor gyártását is. A 125-ös motor egy lóerővel lesz erősebb a 100-asnál.

Ennél a típusnál megváltoztatják az abroncsméretet is. Az eddigi bicikli gumi helyét széles abroncsot fognak használni. Ez lehetővé teszi, hogy a motor országúton két személlyel is biztonságosan közlekedhessen.

A 125-ös motor ára előreláthatólag 5000 forint lesz.

Révész László
VI., JÓKAI-UTCA 1
Telefonszám: 127-139
AUTÓALKATRÉSZ SZAKÜZLET

Dugattyúk, gyűrűk, szelepek, tömítések és mindennemű láncok (autó és műszaki)

MINDENT, AMI AUTÓHOZ

WILLKÁN-tól

VI., LISZT FERENC-TÉR 10

Beszélő számok

a közlekedési bíróságról

Ezernégyszázkilencvenhét ítéletet hozott az elmúlt három hónapban a közlekedési rendőrbíróság felszerelés-hiányok miatt. Összeütközésért 831-szer, tilos hajtásért 690-szer, jogosítvány nélküli vezetésért pedig 606 esetben hoztak ítéletet.

A legtöbb baj a rendszám-táblákkal van. Az utolsó három hónapban három embert kellett elítélni külföldi rendszám jogosulatlan használata miatt: egyik angol, a másik francia, a harmadik pedig amerikai felségjelzést rakott az autójára.

Meglepő a világitás elmulasztása miatt hozott ítéletek nagy száma: 443. Pótkocsit 99-en vontattak engedély nélkül s 617 vezető vállalt meg nem engedett fuvar. Mindössze egy sofőrt sikerült rajtacsípnőnk, hogy a vezetését jogosítvánnyal nem rendelkező személynek engedte át.

A közlekedési bíróság többnyire pénzbüntetést szab ki — világosította fel munkatársunkat Miskolczy Ernő alezredes, — néha elzárásra ítéli a kihágást elkövető gépkocsivezetőket. A hajtási gazolvány időleges vagy végleges megvonását csak a legsúlyosabb megtorlásul használják, mert nem akarjuk elvenni senkinek a kenyerét.

AZ AUTOBUSZSOFFŐR

reggeltől estig dolgozik, 600 forintot kap és mégis gorombáskodik vele a közönség

Hatvan ember élete van a kezében és 4—500 forintot keres havonta a pesti utca zsonglőre: az autóbuszsoffőr

Külföldi szakértők szerint egyedülálló a teljesítménye: sehol Európában nem járnak olyan menetrendszerű pontossággal az autóbuszok és sehol sincs ekkora gyorsaság mellett ilyen kevés szerencsétlenség.

Kevés a fizetés

Horváth Árpád 21 éve dolgozik a BSZKRT-nál. Gyerekei vannak, lakbérpótlékot kap, túlórázik, a hónap elején mégis alig visz haza 600 forintot.

— Kevés ez a fizetés — panaszkodik is, amint beszélni kezd. — Van olyan taxis, aki kétszer annyit keres, pedig semmivel sem dolgozik többet, mint mi. Higyje el, nem irigyeljük őket, csak azt szeretnők, ha mi is olyan fizetést kapnánk, amelyből tisztességesen megélhetünk.

A beszélgetés hangjára többen gyűlnek körénk. Alig múlik el 10 perc és a Boráros-téri melegedő sofőrei már testületileg részt vesznek a vitában. Az ajtó perceként nyílik. Egy eltűnik és beül az induló kocsiba, a másik megérkezik egy fordulórról.

Első számú közellenség

Esse György ruhakérdésről kezd beszélni. Az autóbuszsoffőrök a bunda kivételével csak használatra kapják a ruhát. A BSZKRT ígérete ugyan, hogy nemsokára változtatnak ezen és a nyári ruhát egy és a téli ruhát kétévi szolgálat után megkapják örökre. Dehát ez egyelőre csak ígéret és eddig a BSZKRT a régebbi kérés sem teljesítette, hogy a szolgálati bunda nyolc év helyett hat év alatt kerüljön a tulajdonukba.

— Ha karambolozunk, akkor is büntetéspénzt fizethetünk, ha a járókelő a hibás vagy ha másik jármű jön nekünk — mondja egyikük. — Nemrég történt, hogy a köz-

lekedési bíróság felmentett egyikünket. A BSZKRT ennek ellenére sem engedte el a büntetést.

És a közönség

A közönséggel sincs minden rendben.

— Modortalanok az emberek — fejezi ki tömören valamennyiük véleményét Farkas XVIII. János.

— Tegnap síkos volt az úttest, — beszél el — megállaskor odaütöttünk a járdaszélhez. Egy jól öltözött úr odalépett hozzám és lemarházott. Még csak nem is válaszolhattam, mert szolgálatban voltam.

Ha már a panaszoknál tartunk, a kerékpárosokról is szó esik. Valamennyien szinte egyhangúan azt kérik, tiltsák le megint a kerékpárosokat a főútvonalakról.

A következő kérdés a közlekedési rendőrhöz szól:

Ne jelezzenek hirtelen tiloslat. A hatalmas kocsit sokszor alig lehet megállítani. Zsúfolt kocsival kész életveszedelem ilyenkor fékezni.

Még panaszokdnának, próbaképpen azonban megkérdezem egyiküket.

— El tudnám helyezni egy ezerforintos állásba. Vállalja?

— Nem vállalom. Nem hagyom itt a nyugdíjat — válaszolja.

Igaz van. Nyugdíj az nyugdíj.

FAZEKAS ZOLTAN

Élelmiszerraktár a széna alatt

Munkában a rendőrségi őrsszolgálat

A kihalt országúton élesen vág szemünkbe a szél. Kocsis századossal, az országúti rendőri őrök parancsnokával robogunk a nyitott Jeep-en Kecskemét felé. Itt-ott egy autó, vagy motoros suhan el mellettünk, olykor meg az autók elsőszámú közellenségével, egy-egy álmosan baktató szél-

reflektorfénybe vont alakja e.ött. A járőr egy tagja az ajtó melé lép es udvarias, de határozott hangon kéri az igazoló iratokat. Közben a másik a rendszám-táblát vizsgálgatja. Minden a legnagyobb rendben. Ujabb udvarias tisztelgés következik és az autó, három utasával, a következő pillanatban



nászekerrel találkozunk.

Hirtelen zökkenéssel megáll a Jeep.

Az országúti rendőrszolgálat áll előttünk, magasraemelt kézzel.

— Allj — káltja.

18 igazoltatás

Amikor Kocsis százados kitép a kocsiból, egy pillanatra szesz vigyázza vágja magát:

— Ióth 36 János rendőrmester jelentem, az éjszaka totyamán komolyabb esemény nem történt. Igazoltatunk 18 járművet. Háromnak szabálytalanság miatt bevontuk a betétlapját.

Meghúzódnak egy ház erese alatt. Izgalommal várjuk az elkövetkezendőket.

Negyedórai várakozás után Kecskemét felől motorberregés hallatszik. Éles reflektorfény világítja meg az országutat. A járőr egy lépést tesz az út közepe felé és magasra emeli a kezét. A piros kis személykocsi pontosan ott áll meg az őrsem

már hangos motorzúgással megy tovább.

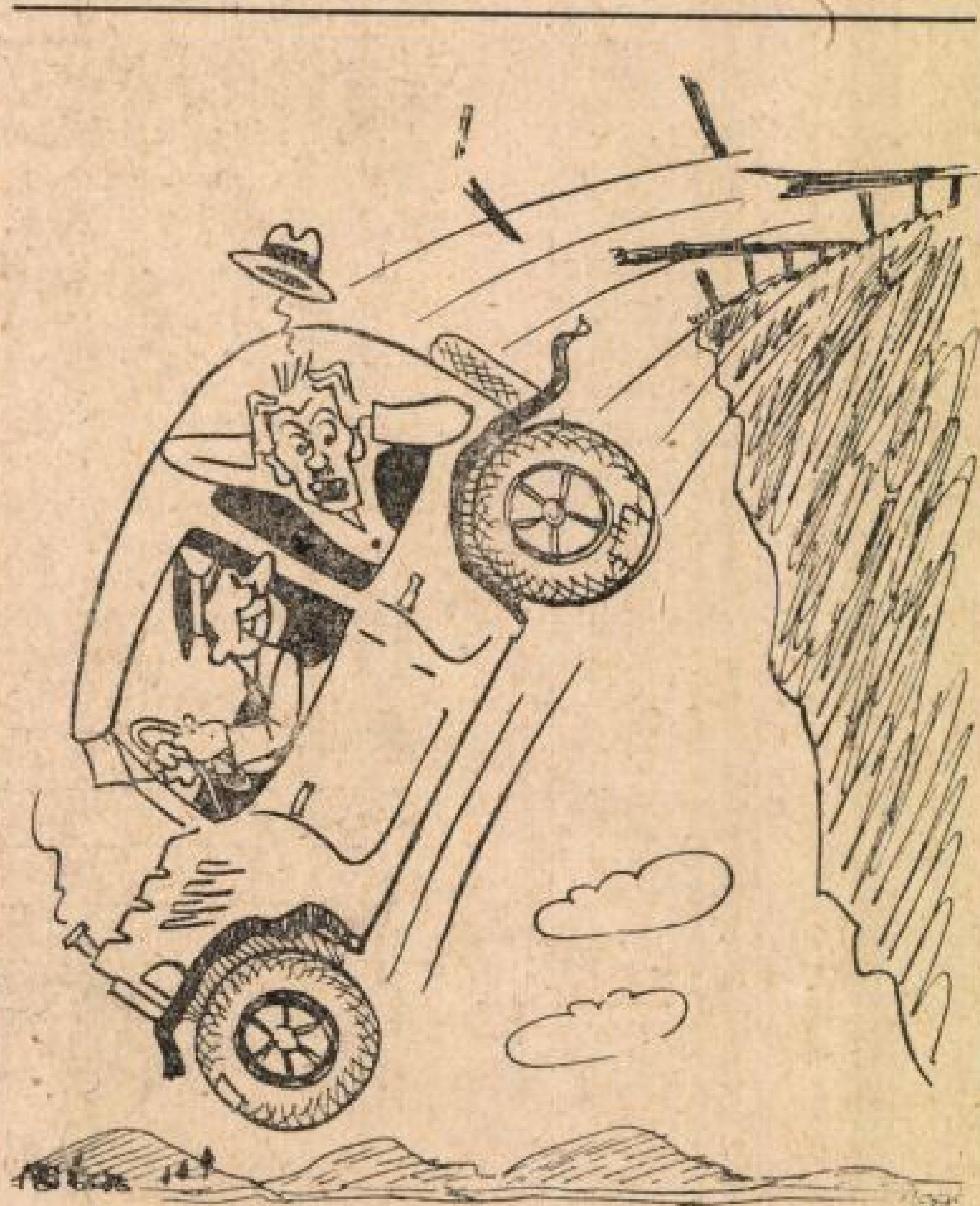
Baj van a iratokkal

Ujabb várakozás. A következő vendég egy teherautó, magasra púpozott szénaszállítmannyal. Ismét az előbbi jelenet. Itt már baj van az iratok körül. A szállítási igazolvány hiányzik. A járőr egy pillanat alatt fent terem a kocsi. A szépen felhalmozott szénaszállítmány alatt valóságos élelmiszerraktárt talál. Rozs, burgonya, levágott baromfi, tejneműek kerülnek pillanatok alatt a rendőrök kezébe.

Az autó utasai a következő percben már bent ülnek a járőr Jeep-jében. A teherautót a Jeep mögé kapcsolják és máris indulnak a legközelebbi őrszoba felé.

Mi is indulunk vissza. Az országúton szinte temetői csend honol. A rendőrszolgálat éberem őrkdik az országút nyugalma felett.

KASZNAR ZOLTAN



— Ne aggódjon Uram! A völgyben kitűnő út vezet tovább.

Fantl és Rezső

Autóalkatrész-, műszaki- és szerszámkereskedők

Budapest, VIII.,
Bákóczy-tér 1.
Telefon: 136-875

„Volán”

autószerelés és pneumatik szaküzlet

VI., Liszt Ferenc-tér 7

Nem adnak ki több taxiengedélyt

KÉTSZÁZHUSZ EMBERTŐL VETTÉK EL A TAXI-ENGEDÉLYT A KÖZLEKEDÉSÜGYI MINISZTERIUMBAN MOST BEFEJEZŐDÖTT FELÜLVIZSGÁLAT SORÁN. HÉTSZÁZ EMBERNEK MEGHAGYTÁK AZ ENGEDÉLYT, 100-NAK PEDIG ÚJ ENGEDÉLYT ADTAK KI.

A revízió után Budapesten végeredményben 800 kéktaxi engedély maradt, 66-tal még mindig több, mint amennyi 1398-ban volt. A Közlekedésügyi Minisztérium ezért elhatározta, hogy amíg ez a szám nem csökken — elsősorban a taxiiparosok érdekében — nem ad ki több engedélyt.

Nagy Ferenc szelleme avagy a „szerzett jogok”

A mostani felülvizsgálat során az engedélyeket a politikailag megbízhatatlanoktól, büntetett előéletűektől és azoktól vonták el, akiknek más foglalkozásuk és 600 forintnál nagyobb jövedelmük van.

Öncsalás volna azonban azt alátámasztani, hogy a revízió elérte azt a kitűzött célt és valamennyi politikailag megbízhatatlan, büntetett előéletű és nagyjövedelmű emberből valóban elvették az engedélyt.

Nem vették el. Azért nem, mert amikor az engedélyek felülvizsgálatát kimondó rendeletet kiadták, még Nagy Ferenc volt a miniszterelnök. Ő és társai pedig megakadályozták, hogy a rendelet a közlekedési minisztérium szövegezésében lásson napvilágot és olyan módosításokat hajtottak végre, amelyek lehetetlenné tették a kismemberek érdekeinek következetes védelmét és a régi emberek szerzett jogainak megőrzését célozta.

Egy kis panama

Azelőtt a taxiengedélyeket Horthyék bizalmasai kapták: a Turul bajtársi egyesületnek egyedül 31 engedélye volt. A többi engedélyesek között 6 nyugalmazott tábornok, 13 nyugalmazott ezredes, még több főjegyző, alispán és tanácsos szerepelt.

Bódy alpolgármester fia 10 taxit tarthatott üzemben. Ezt azonban, amint megkapta az engedélyeket, Haltenberger Samu, a taxikirály rendelkezésére bocsátotta. Csupán egy „kis” részesedést kötött ki. Akkoriban nem is igen titkolták, mire való ez a



Megindult a svéd autógyártás. A Svéd Repülőgépgyár Rt. 2 hengeres 2 ütemű autóval jött ki. A kocsinak nincs külön alváza, nyomtáva 2.47 m. és elől-hátul torziós rugózású.

bonyolult ügylet. Bódy alpolgármester ezen a közvetett úton kenyerezte le magát.

Háromszor igazolt fasiszta

Nagy Ferencék ezeket védtek. Ezért bevették például a rendeletbe, hogy politikai megbízhatatlanság címen csak attól lehet elvenni az engedélyt, akinek az igazolás során elmarasztaltak.

Egy szemléltető példa megmutatja, erre miért volt szükség.

Egy Söjtöri Gyula nevezetű taxis is jelentkezett felülvizsgálatra. A rendeletnek megfelelően felmutatta az igazolását. Nem is egyet adott, hanem háromat. A honvédelmi minisztérium 648-as bizottságának, a házfelügyelők 417/291/a. és a tömbmegbízottak igazolóbizottságának szabályszerűen kiállított bizonyítványát feddhetetlen multjáról. A minisztérium ezek alapján kénytelen volt kiadni a taxiengedélyt. Utóderült csak ki, hogy Söjtöri Gyula azelőtt vitéz Söjtöri Gyula volt és egy negyedik helyen az igazolóbizottság vezetőállásra alkalmatlannak ítélték.

Ekkor azonban már késő volt. Az engedélyt megkapta.

A dolgozóké legyen a taxijog

Nyolcszáz taxiengedélynél nem lehet több Budapesten. Ez az álláspont indokolt és feltétlenül helyes. De éppen, mert zárt számmal állunk szemben, szükséges, hogy sokkal alaposabban ellenőrizzék ki kerül a létszámon belül és ki reked kívül. Minden illetéktelen engedélyes egy becsületes dolgozó kezéből üti ki a biztos megélhetést jelentő taxiengedélyt.

Amit lehetett, a közlekedésügyi minisztérium megtett. Új engedélyt csak olyan sofőrök kaptak, akik legalább már 20 éve taxin dolgoznak. Azoktól, akik engedélyüket albléletbe kiadták, már a revízió során elvették az en-

gedélyt és odaadták azoknak, akik valóban dolgoztak. Elrendelte a közlekedési minisztérium azt is, hogy egy személynek legfeljebb két engedély lehet és azok a jogi személyek, amelyeknek a multban 8—10 engedélyük volt, a jövőben nem tuarozhatnak, elvesztik jogukat.

Döntőfontosságú a közlekedésügyi minisztériumnak az az intézkedése is, amely kimondja, hogy a taxivarozóknak közös szövetkezetekben kell tömörülniök. Ezzel lehetőség adódott a Taxiiparosok Szövetkezete nevű alszövetkezet és az Ipartestület felismerésére és ezzel az igazi kismembereknek valódi szövetkezetének a megteremtésére.

Játék az angol kocsik árával

Az angol kormány kötelezte az autógyárosokat, hogy termelésük 75 százalékát exportálják és más téren is mindent elkövet, hogy fokozza az autóexportot. Az amerikai versenyellenesüllyezésére az angol Nuffield Trust most egymillió forint exportprémiumot bocsátott az Ausztráliába szállító gyárak rendelkezésére. Ennek segítségével az angol kocsik árát 49—63 fontnyi összeggel csökkentették Ausztráliában.

Benn az anyaországban azonban egyre tart az ár-emelkedés. Eddig egyedül az angol Ford gyár tartotta az 1945-ben megállapított árakat. Most itt is megtört a jég és a gyár bejelentette, hogy felemelik az árakat: az „Anglia szalon” árát 293-ról 326 fontra, a „Perfect szalon” árát 359-ről 403 fontra, a „V 8 Pilot” árát 755-ről 764 fontra emelték.



1800 autót hoznak haza Németország amerikai övezetéből

A nyilasok és fasiszták által elhurcolt sok ezer gépkocsiból jelenleg 1800 van az amerikai német zóna területén összegyűjtve. A megszálló katonai parancsnokság akkor adja vissza ezeket, ha megfelelő módon igazolja a magyar hatóság az eredeti tulajdonos irataival a gépkocsi tulajdonjogát. Szerencsére a rendőrség

igazgatásrendészeti osztályán megmaradtak a felszabadulás előtti nyilvántartások. Ezekből most írják ki az alváz és motorszámokat, hogy a hazahozatali kormánybiztoság legközelebb nyugatra utazó megbízottjai e kimutatók alapján igazolhassák a megtalált kocsik magyar származását.

Felemelik a benzinadagot

A közeljövőben felemelik a gépkocsik benzinadagját, ha a külkereskedelmi tárgyalásaink sikerrel járnak — jelentették ki a Közlekedésügyi Minisztérium illetékes osztályán a benzinellátás várható kilátásairól nyilatkozva.

A minisztériumban elmondták: a lehetőséghez képest már most igyekeznek minden méltányos kérdést elintézni. Januárban az üzemanyagosztályhoz 1500 pótkiutalási kérelem érkezett, ebből 900-at teljesítettek.

Havi 4500 tonna benzin

A benzinellátás javulásának legbiztosabb jele mégis az a tény, hogy a benzinkutalás mennyisége az előző havi 4000 tonnáról januárban több mint 11 százalékkal, 4500 tonnára emelkedett.

— A benzinellátás mai rendszerét e kedvező jelenségek ellenére fenntartjuk — jelentették ki ezzel kapcsolatban a közlekedésügyi minisztériumban. — Az emberek ok nélkül félnek az utalványrendszertől. Eddig is mindig kiadtuk a meghatározott mennyiséget, a jövőben is ki fogjuk adni. Az utalványrendszer fenntartására elsősorban nem takarékosasági okokból, hanem nemzetgazdasági megfontolásokból van szükség. A hároméves terv feltétlenül megköveteli, hogy számontartsuk a benzinkészleteket és az üzemanyagot oda juttassuk el, ahol arra a legnagyobb szükség van.

Ki kap pótkiutalást?

A jelenlegi rendszer szerint a benzinutalványok alapján a személykocsi havonta 60—150, a tehergépkocsi 200—500 liter benzint kapnak. A közérdekű vállalatok és az állam tulajdonában levő autók e mennyiségnek kétszeresét kapják.

zint utal ki a gépkocsiknak. Kettős alapelv vezérli e tekintetben a minisztérium munkáját: ahol csak lehet teljesíteni a kéréseket, de ezen belül is elsősorban a teherautósok kérését teljesíteni.

A taxisok benzinpótkiutalásának meghatározásánál először megállapították az egyes kocsik előrelátható kilométer-teljesítményét. Ennek alapján úgy döntöttek,

az a kocsi, amelynek egy sofőrje van, 60 litert, amelyeknek két sofőrje van, 160 liter pótkijegyet kap. Ezzel az intézkedéssel a sofőrök érdekeit védtek, nehogy benzinhiány miatt elbocsássák a kocsik második sofőrjét és ezzel növeljék a munkanélküliséget.

A Mateosz egy tételben kapja meg a havi pótbenzint. Ezt a központi vezetőség kezeli. A benzinből az kap, aki menetlevéllel igazolja, hogy az utalványra kiadott benzinje már elfogyott és újabb fontos szállítása van.

Látszat és valóság



Jellemző kép az amerikai sajtó igazmondására és az amerikai autógyárosok üzleti fogására. — Gyönyörű felvétel, álomszép autó, imaradhatatlan csinos nők — hamis beállítás és szemfényvesztés. Aki ezt nem hiszi, mondja meg, mikor készült ez a felvétel: nappal-e, vagy éjjel, műteremben vagy a tengerparton. Gyengébbek kedvéért előrebocsátjuk: trükkfelvétel is van a világon.

66 villamoszerencsétlenség közül 40-nek nő az áldozata

KEVESEBB KÖZLEKEDÉSI SZERENCSETLENSÉG
TÖRTÉNT, MINT 1938-BAN — A MENTŐK LEGUJABB STA-
TISZTIKÁJA SZERINT

A kár hiszi, akár nem, nyáron majd kétszerannyi a baleset mint télen — mondta még ezzel kapcsolatban a mentők Markó-utcai székházában a főorvos, aki amikor megjelentésemet látta, azonnal megmagyarázta a különös jelenség okát

Télen, a csúszós, havas időben óvatosabbak az emberek. Mikor jó idő van, nem néznek körül a járókelők, a villamosok, gépkocsik vezetői sem olyan éberek a forróságban, mint máskor. Így könnyebben történik baleset.

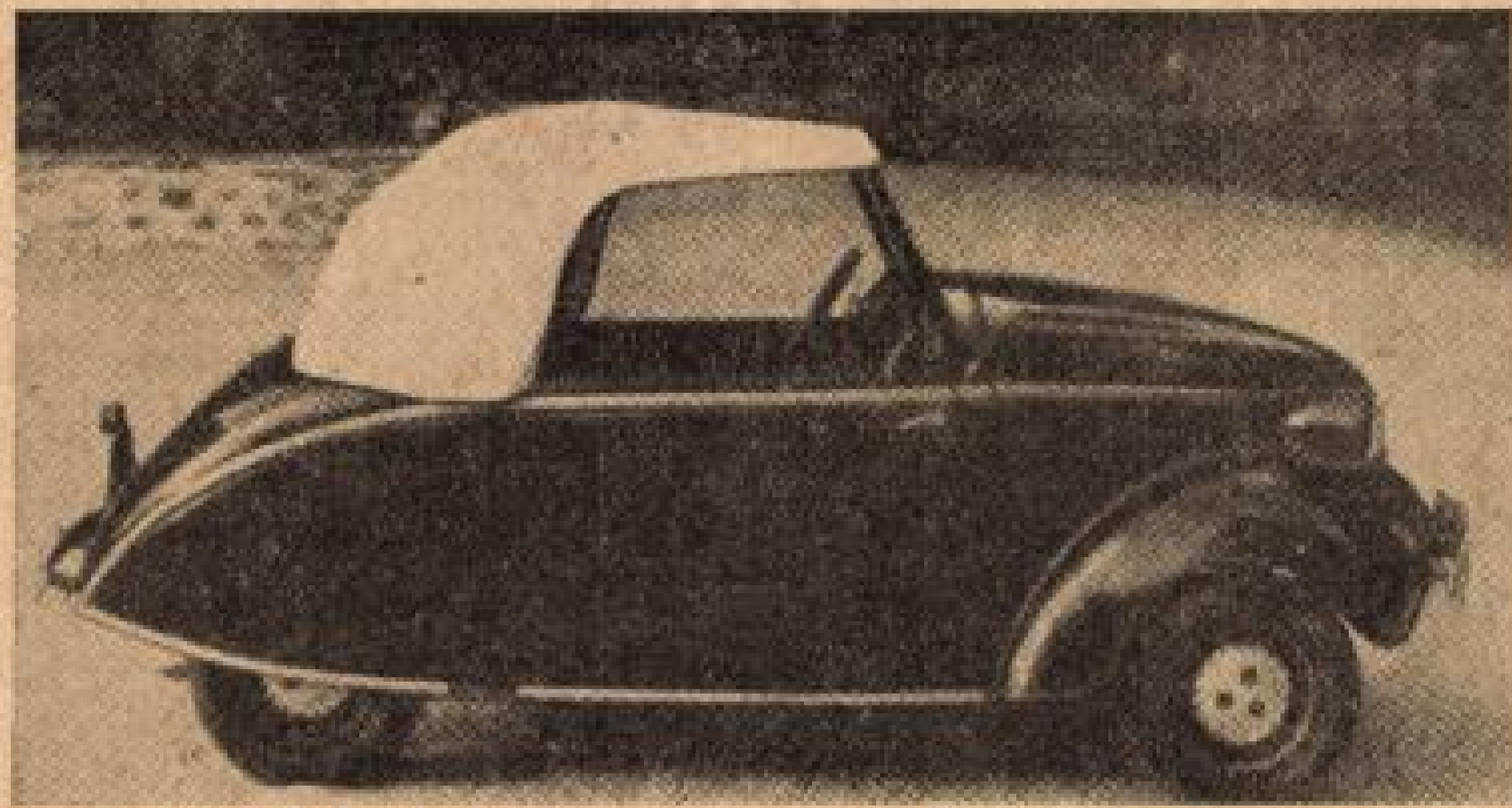
A mentőorvos másik érdekesség megállapítása az volt, hogy a baleseti statisztikában viszonylag alacsony számmal szerepelnek a járművek. Egy hétfői napon, február 16-án például 34-szer vonultak ki a mentők, a jármű okozta balesetek száma azonban csak 4 volt. Ekkor is kétszer azért kérték a mentők segítségét, mert a villamos ellenkező oldalán „lógó” sérülteket a teherautó lesodorta a lépcsőről. A főorvos tömören így fejezte ki megfigyeléseit:

— A legtöbb esetben az a hibás, aki a sérülést szenvedte. A közönségnek kellene jobban vigyázni magára. Különösen a nőknek. Januárban például 66 villamoszerencsétlenség közül 40 esetben nő volt az áldozat.

Januárban egyetlen halálos autógázolás volt, a villamos 4, a vonat 1 embernek okozta halálát.

Összesen 17 autógázolás és 10 karambol történt. Az ittasan okozott balesetek szá-

ma örvendetesen csökken: Januárban mindössze két soffőr csinált részegen bajt. Az úrvezetők aránytalanul



Az új francia kisautó a „Juliet”

A leghűségesebb állat

Nem a kutyáról

hanem az autóról szeretnék beszélni. Akinek valaha volt kocsija, vagy ahogy hivatalosan, de értelmetlenül becézik: gépjárműje, az tudja, hogy nincs kedvesebb, megbízhatóbb, hűségesebb valami az autónál.

Ha eladja az ember, vagy úgy alakulnak a körülményei — ilyen is van, — hogy nem tarthat autót, valóságosan nyomoréknak érzi magát a volt autótulajdonos.

Akinek nem volt kocsija, sohasem érezhette a szabadságnak igazi mámorító érzését, azt a határtalan boldogságot, ami csak annyiból áll, hogy oda mehetek, ahova akarok.

Nekem már nagyon sok kocsi volt, de egyiket sem szerettem annyira, mint a Bözsit, aki egy tündéri Pontiac kocsija volt. Azon tanultam meg a sofőri pályát, San Franciskóban.

Igaz: ha szigorúan vesszük a dolgot, igazán autót vezetni ma sem tudok. Pontosabban: tudni tudok, de nem ülnek bele abba a kocsiba, amit én hajtok.

Már rosszul

kezdődött autós-karrierem. San Franciskóban, a tükörsima tengerparton tettem le a mestervizsgát. Akkor már

nagyobb számban szerepelnek a baleseti statisztikában, mint a hivatasosak, akiknek a kenyeré az autóvezetés.

A jelenlegi baleseti statisztika 1938-hoz képest alig mutat eltérést. Ha figyelembe vesszük azonban, hogy akkoriban 70 százalékkal kevesebb autót futott Budapesten, mint ma, a mai közlekedést egy árnyalattal biztonságosabbnak mondhatjuk az akkorinál.

Barátság helyett
bátorsággal köszönt
— már nincs
MATEOSZ engedélye

Kévés János körösladányi Mateosz tag egy alkalommal bement a Mateosz helyi irodájába. A bentlőköt — mindenki megdöbbenésére — bátorsággal köszöntötte. Felelősségre vonták. Ekkor azzal védekezett, hogy nyelvbtlás volt: barátságot akart mondani.

Az iroda vezetőjének feltevése az a különös nyelvbtlás. Elkézdett Kévés János multja után kutatni. Csakhamar kiderült: nem volt véletlen a nyelvbtlás, Kévés Jánosnak nemzetvédelmi kérésztje is volt.

Az esetet jelentették a Mateosz központi igazgatóságának és a közlekedésügyi minisztériumnak. Kévés Jánostól azonnal megvonták a Mateosz engedélyt.



— Ugy-e Pista nem gondolná, hogy most vezeték először autót!

KIK FUVAROZNAK engedély nélkül?

Alig múlik el nap, hogy néhány teherautót rajta ne csipnének engedély nélküli fuvarozáson. Alább felsorolunk néhányat a leleplezett kontáruvarozók közül:

Tresszel Lajos, Szolnok U 9404; Onodváry Gyula, Onod U 7674; Darócz Jenő, Pestszentlőrinc S 0824; Locska János, Kecskemét S 2068; Weisz és Nyuszni, Budapest U 6857; Kalmár Károly, Budapest S 6877; Szerényi G., Bpest U 6693; Molcsi Jenő, Örkénytábor S 6323; Szakács Pál, Ménfőcsanak U 6867; Németh Ferenc, Győr U 6917;

Grünczweig Jakab, Győrfa U 6804; Bokodi Zoltán, Tét U 6923; Grámmer Ferenc, Szolnok S 1423; Temesi Mihály, Girmód U 2153; Mizsinkai Béláné, Bpest U 9569; Fenyvessy Sándor, Piliscsaba S 8250; Ring Lajos, Győr U 6911; Nagy István, Láz U 6881; Nyuszni Mihály, Magyaróvár U 6857; Pongrácz Géza, Tét U 6913; Gilver J., Bányhida U 6607; Kahán József, Tata C 1506; Dobos F., Bpest U 6693; Alsógalla U 9701; Szabó S., Pilisörösvár S 5980; Zeichmeister Ödön, Beled U 8362; Engel Ferenc, Nyálka S 1920-

MEGSZIVLELENDŐ VERSIKE

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
13					14			15			
16				17						18	
19			20		21			22		23	
24		25		26				27			28
	29		30				31			32	
33	34	35					36		37	38	
39									40		
41				42	43		44	45			
			46				47				
48	49		50				51				52
53	54				55						56
57		58		59						60	
61			62	63					64		

VIZSZINTES:

1. EGY RÉGI VERSIKE
13. Nagyon, nagyon régi
14. Hullanak a könnyei
15. Valódi, nem ál
16. Női név
17. Megkönyvez
18. Autóhoz is szükséges
19. Harag — latinul
21. Karddal verekszik
23. Szellemi munkás, vagy tejtermék
24. En és Te
25. Priznic
28. Rangjelző szócska
30. Falun van szárazság idején
31. A 27 függőleges fordítva
33. A kaukázusi faj egyik nyelvcsoportha
36. Hegylánc Ciprusz szigetén
39. A tyúkanyó teszi a szemétdombon
40. Nem a tetejére
41. Dél-amerikai folyó
44. Ahol az előadás lejtészdókik
46. ZED
47. Szlovák
48. Prima rövidítése
50. Belélegzés
52. Olaszország legnagyobb folyója
53. Krisztus előtt
55. Fénytelen — franciául
56. Mesterkelt testtartás
57. Borjú — németül
59. Esős időben ilyen az időjárás
60. Veni, vidi...
61. Itéletet mond felette
63. NGA
64. Seprő készül belőle

FÜGGŐLEGES:

1. A VIZSZINTES 1 FOLY-TATÁSA
2. Lásd a vízszintes 14. sort
3. Női név
4. Korszak
5. Római szám: 51
6. Pesti utca
7. Verekezés — jasszosan
8. Folyó Hátsó-Indiában
9. Római szám: 501
10. En — latinul
11. Becézett Lajos
12. Neves spanyol utazó volt, egyébként menyasszony névelővel
20. Atmásolni
22. Valamire oktatás
22. Francia regényíró
27. Bir
29. Egyiptájú hatalmas emlős
32. A fülkagyló lelógó része
34. Ritka — németül
35. Létezik
37. Ipari növény
38. Parancsolója, vagy férje
42. Az azonos mesterséget folytatók egyesülésének központi formája
43. Jó! megmondogatja a magáét
44. Megállapít, megszab, példát mutat
45. ZOL
49. Gazdasági munkás
51. Olasz zenei műszo
52. Rágesáló emlős
54. Az ember legalább holtáig „ezt” teszi
56. Becézett Piroška
58. BLE
60. Ita!
62. Római szám: 49
64. A kobalt vegyjele

Biztos módszer



— Mi történt a kocsiddal?
— Kicséréltem az első kereket. Most állandóan lefelé megyünk és rengeteg benzint megtakarítunk.

ATE

FÉKFOLYADÉK BIZTONSÁG!

MINDEN SZAKÜZLETBEN KAPHATÓ!

leinte azt hittem, hogy ez a kezek sorsa. De amint mit az ido, en egyre rosszabbul vezettem. Redig biztos voltam magamban, mert végtelenül egyszerűnek látszott az egész ügy. Mégsem tudtam megtanulni soha, azt a sima, zöttymentes indulást, ami a jó sofőröket annyira jellemzi. Amikor megállítottam a kocsit, az utasom holtbízatosan megbesesült, mert legjobb esetben úgy lendült előre, hogy a hirtelen megállásától bevverte fejével az autó ablakát.

Tudtam, hogy a jó vezető legfontosabb tulajdonsága a koncentráció. Koncentráltam is. Izgatottan figyeltem az utat, de amikor simán, szépen száguldottunk, elfelejtettem figyelni. És ezért volt, hogy hol a sárhányom veszett el nyomtalanul az

Királyhegyi Pál

Megérkezett
az angol **SCHRADER**
légnymásmérő,
az amerikai **SHURIT**
transzformátor elosztófej,
megszakító alkatrészek
MAY KÁLMÁN
VI. Jókai-tér 5. Telefon: 123-823

Puhony Nándor a közlekedési bíróság előtt

PUHONY NÁNDOR, A LEHIRESEBB MAGYAR MOTOR-VERSENYZŐ TERHELTÉNT KERÜLT A KÖZLEKEDÉSI BÍRÓSÁG ELÉ

Január 27-én A. 9524 rendszámú gépkocsija, amelyet maga vezetett összeütközött a József-körút 60. számú ház előtt Horváth József taxijával.

A tárgyalás elején kis zavar keletkezett, mert egyetlen tanu sem jelentkezett. Puhony magyarázta meg távolmaradásukat:

— Horváth urral együtt kértük meg őket, hogy ne jöjjenek el. Mi ugyanis időközben kiegyeztünk, megtérítettem a kárát. Most azt szeretnénk, ha megszüntetnék ellenünk az eljárást.

Ez nem olyan egyszerű dolog, mert a személyek és vagyontárgyak biztonságának veszélyeztetése a törvény szerint hivatalból üldözendő. A tárgyalást tehát folytatták.

Egy-két perc múlva Némethy őrnagy már hirdeti is az ítéletet:

— A különös enyhítő körülményekre való tekintettel s figyelembe véve a felek megegyezését csak 20—20 forintra büntetem Puhony Nándort is, Horváth Józsefet is.

Puhony megsajnálja öreg soffőr kollégáját, akinek még a 20 forintot is nehezebb esik kifizetni:

— En vagyok a felelős

kérem, tessék egyedül meg büntetni, — kéri a rendőrbíró.

— Az ítéleten már nem változtathatunk — mosolyog a bíró — de mi igazán nem bánjuk, ha odaadja Horváthnak azt a 20 forintot.

A tárgyalásnak vége. Mindkét fél nyugodva távozik.



Most jelent meg az olasz piacon a CICLO-MOTOM 43, az olasz népmotor. A motor 40—45 kilométeres sebességgel megy, 75 kilométerre 1 liter benzint fogyaszt. A motor 4 ütemű, 48 km-es, 3 sebességű, teljes súlya 35 kg.

Rendszeres autbuszjárat BUDAPEST és GENOVA között

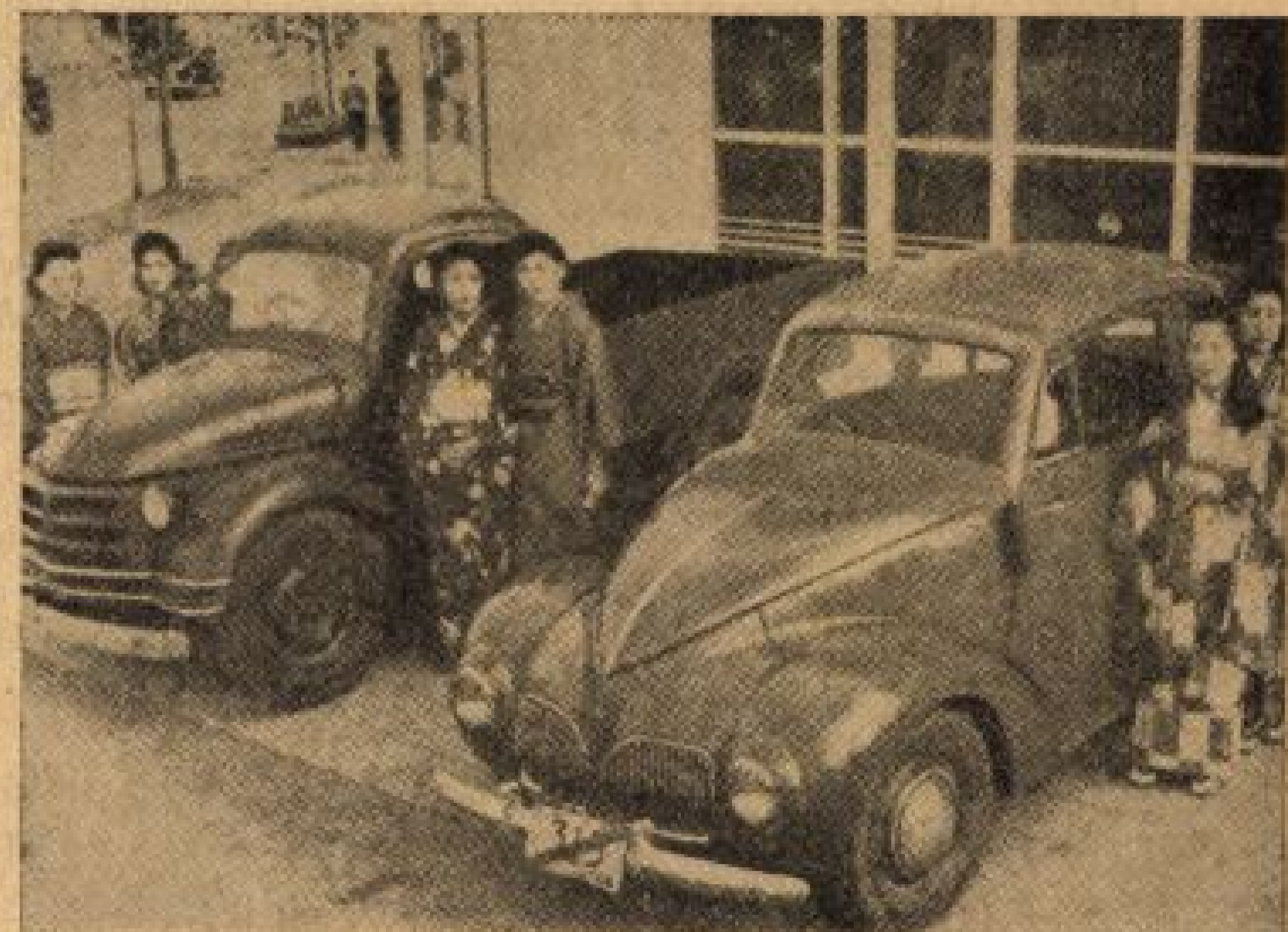
Egy olasz cég felajánlotta a Közlekedésügyi Minisztériumnak, hogy amennyiben a magyar hatóságok hozzájárulnak, közvetlen autbuszjáratot indít Genova és Budapest között.

A cég ajánlatához részletes terveket is mellékel. E szerint, az 1300—1500 km-es utat 24 óra alatt tennék meg. Az út vagy Genovából kiindulva Bécsen és Győrön keresztül vezetne Budapestre vagy Genovából kiindulva Graz, Körmend, Tapolca és a Balatonvidék érintésével érné el a magyar fővárost.

A cég mellékelte a nemzetközi forgalomba kerülő kocsik tervrajzát is. A monstrum autbusz minden lehető kényelmet biztosít az utasok számára s fel van szerelve étkezőkocsival, hálófülkével is.

A magyar közlekedésügyi

szervek örömmel fogadták az olasz szállítótársaság ajánlatát. Kijelentették, hogy az ajánlat elfogadásának semmi elvi akadálya sincs és felszólították arra is az olasz céget: nevezze meg teljhatalmú megbízottját, aki Budapesten lefolytatja az autbuszforgalom megindításához szükséges tárgyalásokat.



A japán Toyokata-gyár 1947-es modellje. A kocsit 27 lóerős, 4 hengeres motorral van ellátva. A személykocsi sebessége 60 km, a teherautóé 50 km.

Ha lezárnák a mellék-utcákat a körúton...

A nagykörút forgalmának gyorsabbá tétele érdekében meg akarják tiltani, hogy a kisebb utcákból kihajtó járművek keresztezzék a körutat és a Boráros-térről a Margit hídig a forgalmat irányító rendőrök munkájának egybehangelésére gondolnak.

Jelenleg az a helyzet, hogy a nagykörúton egymástól teljesen függetlenül 11 közlekedési rendőr irányítja a forgalmat és összesen 36 utca átmenő forgalma lassítja és veszélyezteti a körúton haladó járművek haladását.

Hogy ez mit jelent a gyakorlatban, nem szükséges az autósoknak bővebben magyarázni. A rengeteg buszszúságról, káromkodásról és időpocsékolásról mindenki tud, akit a sors arra kényszerített, hogy végigmenjen a körúton. A kérdésnek azonban nemzetgazdasági szempontból is van jelentősége. A rengeteg fékezés, lényeges benzin és gumi pocsékolással jár, ami ma, amikor ezek az anyagok devizát jelentenek — komoly veszteséget okoz az országnak.

Nem elhanyagolható tényező az idővesztés is. A nagykörúton villamoson, autbuszon, gépkocsin és gyalog naponta több tízezer ember közlekedik. Nem nehéz belátni hány elvesztett munkórát lehetne megtagarítani itt a közlekedés megjavításával.

Ez is jól kezdődik

Ezek az elméleti elgondolások. Most jön a gyakorlat. Szombaton délután magamhoz vettem egy stopperórát, beültem egy kocsiba és kihajtottam a Boráros-térre.

Indulás. Irány a Margit-híd, útvonal végig a körúton. Pontos idő: 5 óra 55 perc.

Kezdődik. A Boráros-téri villamos mellett egy 20 méter hosszú járdaszéget és a járda között járó-kelők cikkáznak az úttesten. Húsz másodpercig csak lépésben lehet haladni.

A Práter-utca sarkán gázt adok, 40 km-es sebességgel haladok az Üllői-út felé. A kereszteződésen simán átjutok. Még időm sincs örülni a váratlan szerencsének, amikor a Nap-utcából elémhajt egy lovaskocsi. Fékezek. — Még egy lovaskocsi jön. Leállok. Huszonhat másodperc az egész és újra indulok.

Ránézek a Baross-utcai lámpára: zöldet mutat. Hajrá gyerünk. Öt méternyire vagyok a kereszteződéstől, amikor a rendőr szint vált. Fékcsikorgás, beverem a fejem az ablakba — más nem történik. Megvárom, amíg két villamos, hat autó és 69 másodperc elmegy és folytatom az utat.

A Rákóczi-téren épp megáll a villamos. Gyerekek ugárnak ki a kocsit mögül: öt másodperc késéssel megúszom az egészet.

Kilenc kilométeres átlag

A Népszínház-utcánál tiloslat mutat a rendőr. Mire oda érek, már három kocsit áll. Közben várok, izgatottan figyelem a Rákóczi-úti jelzést. Izgatottan topogok és nézem a stopper. Harmónkét másodperce álllok. Végre...

A mondatot csúnyán fejezem be. Abban a pillanatban, amikor a Népszínház-utcánál megnyílt a forgalom, piros lett a Rákóczi-úti lámpa. 133 másodperc várakozás következik. Odafelé 9 autó 2 villamos és 1 autbusz, ellenkező irányból 4 autó és egy villamos lesi a boldogító zöldet.

9 perce már, hogy elindultam a Boráros-térről. Ahogy elindulok, eddig 8—9 km-es átlaggal jöttem. Gyalogos teljesítménynek elég szép lenne. Igaz, figyelmeztettek is, ha sietek, ne autóval menjek a körúton.

Boráros-tér — Margit-híd 19 perc

A Dohány-utcán zavartalanul keresztül haladtam, a Wesselényi-utcánál újra leállított a rendőr. A gyalogosokat engedte át. Egy öreg néni tegezte át az uton. Már majdnem a járdához ért, a rendőr emelte a kezét, amikor a néni hirtelen meggondolta magát és elkezdett visszafelé tegegni. Hetvenkét másodpercig tegegett. A többi már nem részle-

Második helyre csuszott a FORD

Most hozták nyilvánosságra Amerika 1947 első hat hónapjának autótérmeleési adatait. Ez idő alatt 316.286 Chevrolet és 255.640 Fordot gyártottak.

Az egyes gyárak az előállított kocsikból százalékban kifejezve a következő mennyiséget hozták forgalomba: Chevrolet 20.61, Ford 16.65, Plymouth 10.18, Buick 7.48, Pontiac 6.66, Dodge 6.41, Oldmobile 5.87, Nash 3.56, Mercury 3.54, Studebaker 3.52, Hudson 3.26, Chrysler 2.93, De Soto 2.24, Cadillac 1.66, Packard 1.38, Kaiser 1.21, Frazer 0.99, Lincoln 0.80, Willys 0.74, az összes többi 0.51 százalék.

tezem. Mire a Margit-hídhöz értem a 11 rendőr közül 8 leállított, idegbeteg lettem, három embert majdnem elütöttem és négy olyan utcánál is megálltam, ahol nem volt közlekedési rendőr. Az út 19 percig tartott, 6 óra 14 perc volt, amikor befejeztem kalandos utazásomat. Néhány órával később, 11 órakor megismétltem az utat. Ekkor már nem volt nagy forgalom. Hét perc alatt a Boráros-térről voltam. Negyven kilométernél gyorsabban pedig egyszer sem mentem.

Minél előbb, annál jobb

Ha sikerül megvalósítani a tervet, nem kétséges, hogy egycsapásra megjavul a körút mindinkább csödébejutó közlekedése. Külföldön már eddig is számtalan példa van hasonló intézkedésre. A magyar automobilizmus rohamos fejlődése indokoltá, sőt szükségessé teszi, hogy nálunk is bevezessék a közlekedés-rendészeti újításokat.

Autobusz indul a Várba, az Orbánhegyi útra és Rákospalotára

Ujabb hat autbuszjáratot indít a legközelebbi hónapokban a Beszkárt.

Legelőször — néhány napon belül — a 25-ös járatot helyezik üzembe a Dózsa György-út és Rákospalota között. Az autbusz az Erzsébet királyné-úton fog közlekedni. Ezt követően a Beszkárt a Szent Orbán-tér — Németvölgyi-út, Mártírok-útja — Pusztaszeri-út, Margit-híd budai hídfő — Vérhalom-tér, Marx-tér — Flórián-tér, Széll Kálmán-tér — Disz-tér között indítja meg az autbusz forgalmat.

A közeli napokban Budapest — Pestszentlőrinc, Fót —

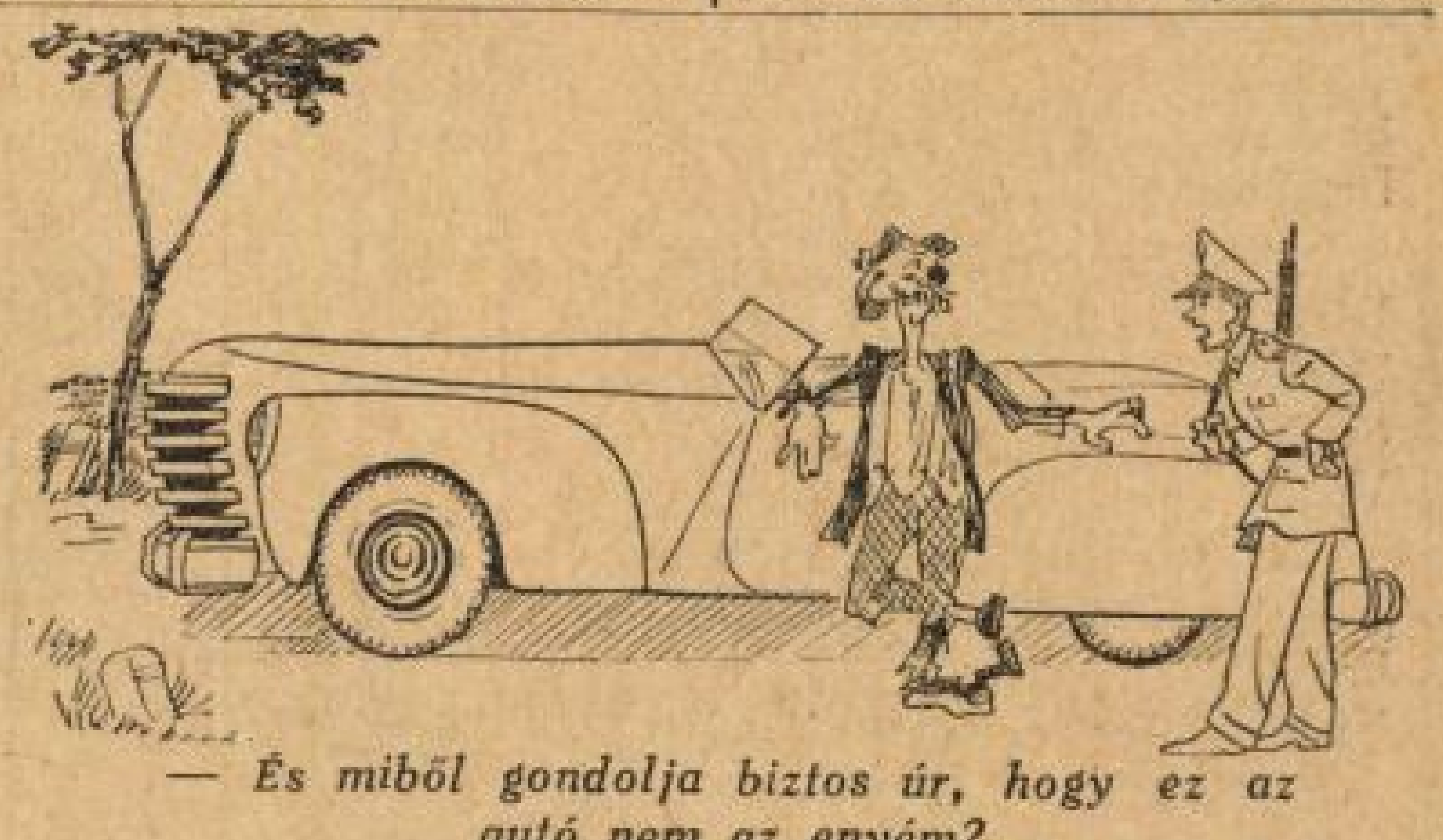
Mogyoród, Budapest — Árpádföld, Budapest — Pestszenterzsébet, Budapest — Budaörs, Budapest — Buda-keszi és Zsámbék — Tinnye között a Bart — Mogúrt is megkezdik az utasszállítást.

Karambont okozott egy gombai fiatalember

Galambos Mihály részegen nekivezette kocsiját egy teherautónak. Egyik járműben sem esett nagyobb kár. Kiderült, Galambosnak vezetői jogosítványa sincs. Három-napi elzárásra ítélték.

FORDOMATIC
a tökéletes autópneumó

ÁLLAMI
használt személyteherautók, autbuszok eladása
Kedvező fizetési feltételek
MOGÚRT
TELEKI-TÉR 17. SZ. alatti telepén a kereskedői munkaközösség közreműködésével



Félkézzel felemelhető és összecukható az új kismotor a

„CORGI“

„Corgi“ néven 66 fontért összecukható teljesen új építésű motorkerékpárt hozott forgalomba az egyik angol motorkerékpár gyár

A motorkerékpárnak csövéja van. Motorja kétütemű, 98 köbcentis. A kompresszió arány 6.9 atmoszféra. Mágneses gyújtása van. Benzintankja mintegy 5.5 liter.



Ilyen kis helyen elfér két összecukott „Corgi“

Sebességváltója nincs, az áttételezés 5.8.

Az új motorkerékpár, ha kiveszik a hátsó üléseket, anélkül, hogy az utasok kényelmét zavarná, könnyen belefér egy kis Standard-ba vagy Morris-ba. Ennek ellenére elég nagy ahhoz, hogy egy normális méretű ember kényelmesen üljön rajta. Lé-



A „Corgi“ üzemben

nyelmét zavarná, könnyen belefér egy kis Standard-ba vagy Morris-ba. Ennek ellenére elég nagy ahhoz, hogy egy normális méretű ember kényelmesen üljön rajta. Lé-

nyeges előnye az is, hogy egy kézzel könnyen felemelhető.

A motorkerékpár kinyitása, illetve összecukása másodpercekig tart. Ugy az összecukható kormányt, mini a nyereg a legegyszerűbb helyrecsúsztatni.

A „Corgi“ egyszerű működésére jellemző, hogy egy idős asszony, aki még sohasem ült motorbiciklin és orvosai eltöltötték a kerékpározástól, minden gyakorlat nélkül, első alkalommal el tudta vezetni. Csupán a motor beindításával van kis nehézség. Tekintve hogy nincs sebességváltója, csak betolásra indul.

A műszaki próbán a „Corgi“ minden tekintetben megállta a sarat. Könnyedén ment 50 km-rel és vígan mászta a hegyet. Rossz te-

Levegőmozgású hátsóvilla, két karburátoros 125-ös

Milyen műszaki újításokkal indulnak a gyárak az idej versenyeken

Az 1948-as „6 napos“ versenyre a grazi Puch gyár új építésű 125-ös típusú indul. Az új gép technikai érdekessége az ikerkarburátor. A motor 3500-as fordulataig csak az egyik gázosítót használja. A második karburátort a motor megnövekedett szívóhatására automatikusan kapcsolja be egy szelep. Az új Puch teljesítménye szokásos 4.5 lóerő helyett 8 lóerő lett.

A Hartley-Davidson gyár rövidesen megjelenik 125-ös modelljével. Az új amerikai kismotor megszólalásig hasonlít a DKW-125-höz. A gyár bevallott célja, hogy kiszorítsa az európai márkákat az amerikai piacról.

Az A. J. S. gyár egy tura és 2 sport típusú jelentkezik. Sportgépein az első és a hátsó villa hidraulikus rugózású. Az „Ariel“ Red Hunter 2 hengeres, 500-as és a Square four“ 4 hengeres 1000-es gépe érdemel említést. A négy hengert párosával, sakkábtáblaszerűen helyezték el.

Az elmúlt évben legeredményesebben szerepelt BSA gyár kisebb módosításokkal tenyegében a tavalyi modelleket hozza ki. A „Douglas“ gyár szakított eddigi jellegzetes építésével és új típusát már a BMW jellegnek megfelelően építi. A „Norton“ a 30. M—Manx (348-as) és a 40 M—Manx (499-es) gépeit gyárilag készíti elő a versenyre. Ugyanezek a típusok „30“, illetve „40“ jelzéssel, „International“ név alatt a gyorsutrázóknak igényeit elégítik ki. Van még két különleges TT versenygépük is a 350—T és az 500—T jelzésű OHV.

A Royal Enfield 125-ös gépeit a kontinens nagy versenyre készítik elő. Az ideji modell sebessége mintegy 100 km. A Triumphék „Tiger 100“ jelű 500-as, OHV. gépe a piac egyik leggyorsabb szériagépe. A Velocette gyár nálunk is közismert „M“, valamint „KTT“ és „KSS“ sorozatát gyártja idén is. Versenygépekre szolgáló gépeit azonban „levegőmozgású-olajcsillapítós“ első és hátsó villarugózással készíti. A gyors gépek közül a figyelemre legméltóbb a HRD gyár 500-as „Rapid“ gépe. Sebessége széria kivitelben is 180 km.

Az olasz motorok közül a már nálunk is közismert Guzzik mellett az új 250-es Parilla (90 kg önsúly) és a szintén új 500-as, négyhengeres Gilera (120 kg önsúly) indulnak az idej versenyeken. Az olaszok versenygépeiket csakis dollár ellenében adják el külföldre.

Népszerűek az USA-ban és Itáliában is egyre jobban terjednek az új „scooter“-ek. Ezeknek a motorkerékpárra emlékeztető aprókerekű járműveknek a nevét talán „moto-guri“-nak lehetne a legmegfelelőbb lefordítani.

A kétkerekű jármű vezetője kényelmesen ül, míg csak az utasülés hasonló a motorkerékpárhoz. Így pl. közöljük a Salisbury scooter adatait: 1 hengeres, 4 ütemű, 6.5 le. motor, 60—70 km. sebesség, jellegzetesen apró superballonok.

Négy osztályba sorolja az autójavítóműhelyeket az új norma

Az az izgalom és várakozás, mely az összes iparág területén mutatkozott a Normával kapcsolatban, talán a legjobban jelentkezett az autójavító iparban. Már csaknem győzedelmeskedett az az álláspont, hogy ebben a szakmában, a javítási műveletek sokféleségére való tekintettel, normalizálás el nem képzelhető, amikor a közlekedési minisztérium által kiadott Norma megjelenésével a kérdés mégis megoldódott. A Norma könyv formájában már a közeli napokban a műhelyek birtokába kerül. Annak ellenére, hogy a Normában szereplő időegységeket nem időmérés vagy tudományos alapon állapították meg — a Norma alapul szolgálhat a mutatószámok teljesítmény bérezéshez.

Az országban azonban nincs két műhely, mely teljesen azonos berendezés és körülmények között dolgozna. Így nyilvánvaló, hogy a Normát sem lehet minden üzemre mereven rákényszeríteni.

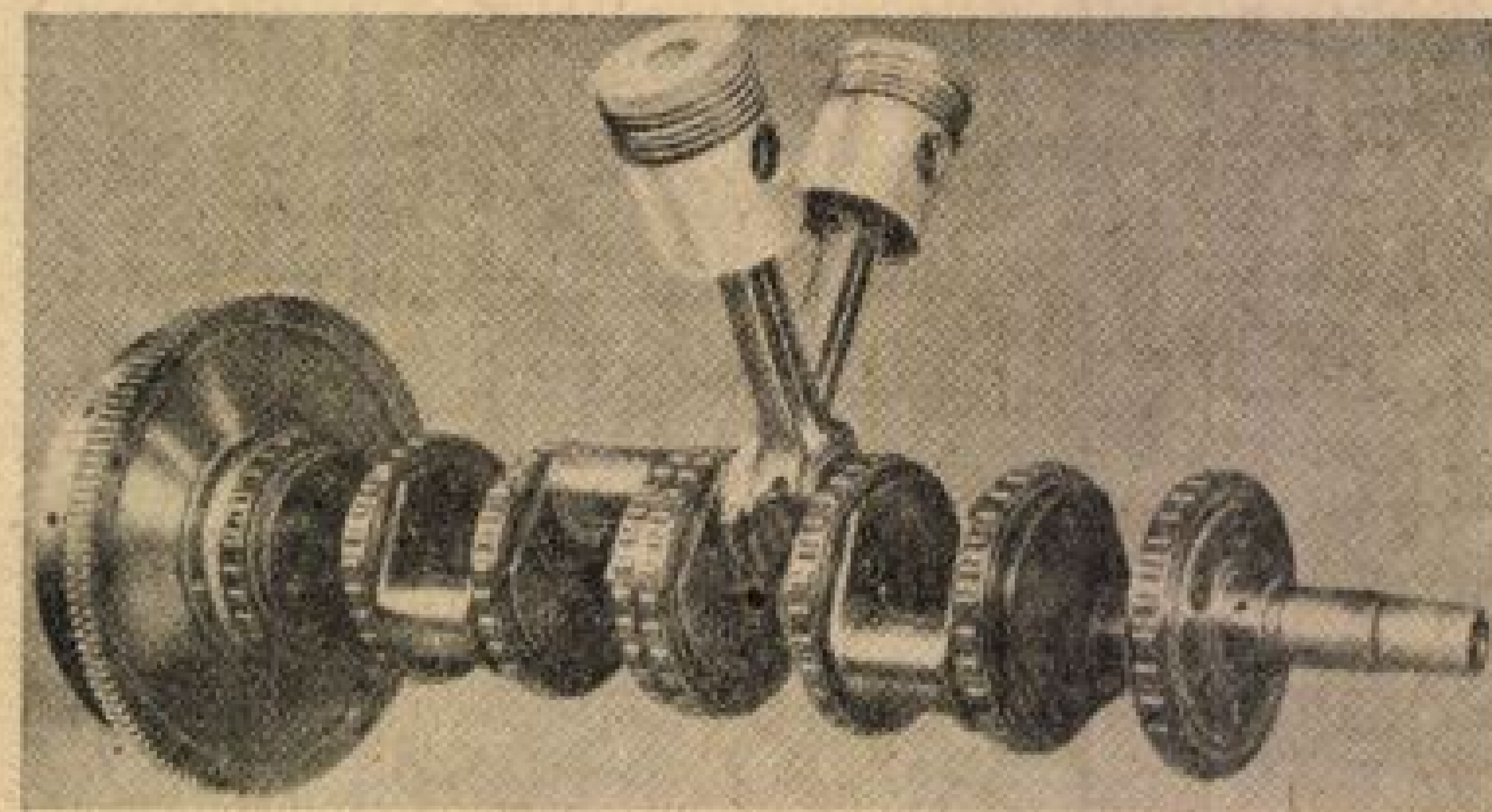
A norma megállapításánál figyelembe kell venni azt a különbséget is, mely az egyes üzemek kulturális berendezése, fűtése stb. között mutatkozik. Nem csak arról volt szó, hogy a jobban felszerelt műhelyek teljesítménye aránytalanul kiugrott

Kipuffogó turbinák

Az üzemanyagban rejlő energiát a benzinmotorok 25—30 százalékban, míg a Dieselek 40—48 százalékban hasznosítják.

A motortechnikusok állandóan törekednek a fejüket, hogy ezt a kihasználatlanul elvesztő energiát legalább részben munkára tudják kényszeríteni.

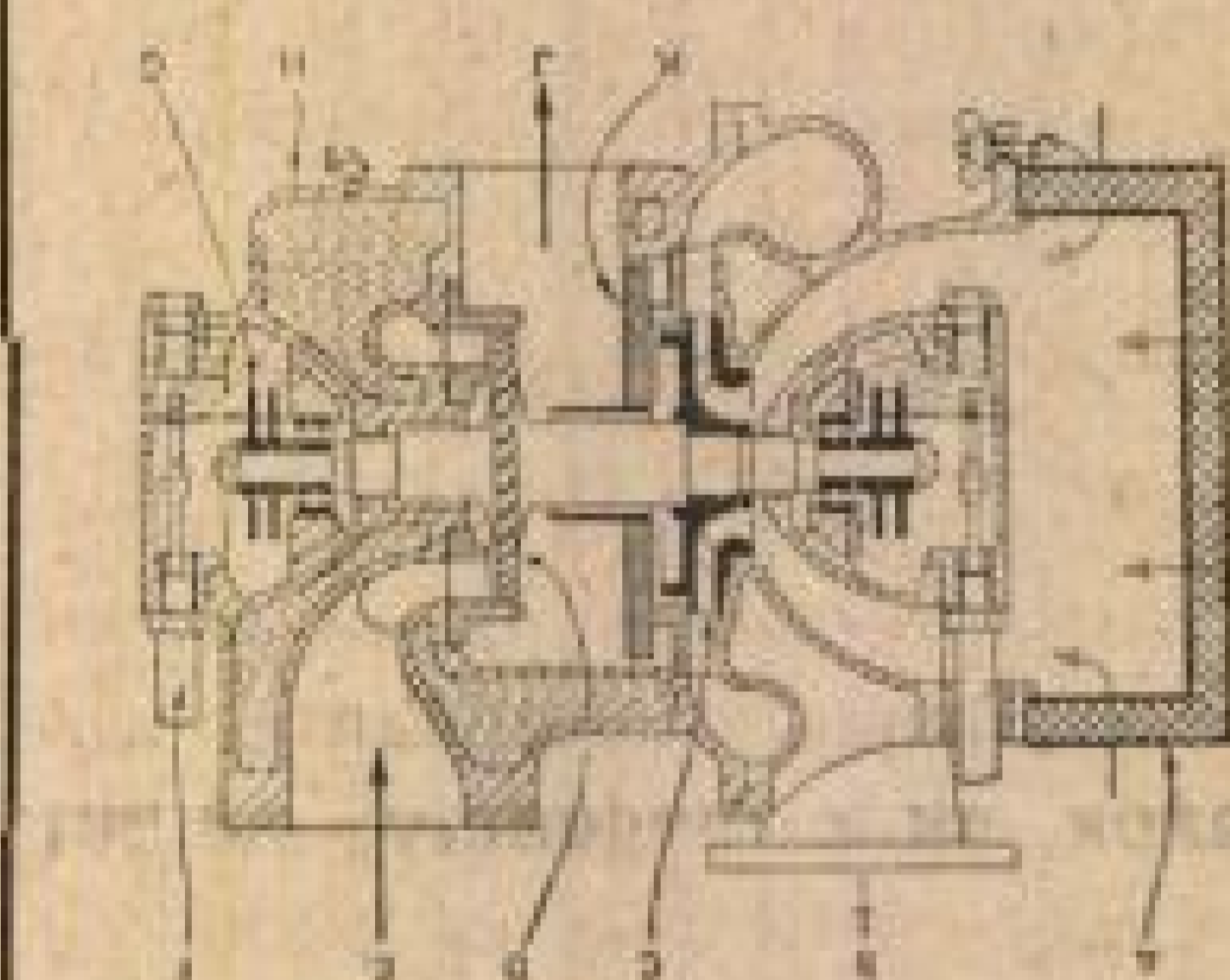
A svájci Saurer gyár a Brown-Boveri céggel karöltve már 15 éve töltöt ki kísérleteket ez irányban. A kipuffogó gázokat egy turbinán vezetik keresztül és ezzel a turbinával hajtják meg a motor segédberendezéseit; pl. a kompresszort, Saurerek a kísérleteket egy



A „Sauer Diesel“ golyóscsapágyas főtengelye.

ni és hasznosítani. A kérdés lényegét megértjük abból a tényből, hogy pl. egy 3.000 lóerős Allison repülőmotor kétmenetes kompresszorának működtetése a motorerőből több, mint 1.000 lóerőt vesz el.

Diesel motorjukon végezték, és ezzel a motorral egy Brown-Boveri gázturbinát építettek egybe. A turbinakerek atmerője 15 centiméter volt. Az 1937-ig elért eredményeket az alábbi adatok tüntetik fel: 6 hengeres, 4 ütemű, 8.55 literes „BLD“ jelzésű Diesel, amely 1800 fordulat mellett 100 lóerő teljesítményt adott a turbinára meghajtott kompresszor felszerelése után 35—40 százalék teljesítménynövekedést mutatott. Gyakorlati téren a rendszert a gyár egy teherautón próbálta ki. Ez a kocsi 1938—1939-ben kb. 110.000 kilométert futott komoly baj nélkül.



A kipuffogó turbina keresztmetszete

A háború alatt a kísérletek olyan eredményekkel jártak, hogy a svájci posta és a vasút a közúti és sinautóbusz forgalomban rendszeresen alkalmazta ezeket a kompaund-gázturbinás Dieselmotorokat. — A gyakorlati használatban a kompaund-turbina a kipuffogó gázok elvesztett energiájának több, mint 30 százalékát hasznosította.

A Saurer cég jelenleg a 6 hengeres motoron kívül egy 12 „V“ hengeres Dieselt is gyárt turbinával. Különlegessége ezeknek a motoroknak az, hogy a főtengelyük golyóscsapágyakon fut.

A MATEOSZ közli:

A mai naptól kötelezően elrendeljük, hogy tagjaink gépkocsijain szállított üveg- és porcellánárúk felülbiztosítandók.

Menetvelkiállító közegünk tehát üveg- és porcellánárú szállításra csak akkor adhatnak menetokmányt, ha egyidejűleg felülbiztosítják az árut és a felülbiztosítási díjat a menetvelvén számfélik és le is fizetik.

Folyó évi 3. számú hiva-

talos értesítők, (megjelent 1948 február 5-én) utolsó oldalán már közöltük felülbiztosítással kapcsolatos tudnivalókat.

Nem biztosíthatók továbbra sem csomagolatlanul feladásra kerülő vagy használt üveg és porcellánárúk vagy tárgyak, valamint azon tárgyak vagy áruk sem, amelyek valamely okból különleges értékkel bírnak.

A rendőrhatalóságot ezúton kérjük, hogy az elvesztett okmányok tulajdonosának családi és utónevét, lakhelyét, az igazolvány számát, illetőleg az igazolólap és forgalmi engedély esetén a rendszámot a megkeresésben, valamint a borítékon a szerkesztőség pontos címét (Budapest, VI., Andrassy-út 123.) minden esetben tüntesse fel. Hiányos címzés esetén a megkeresés elkallódhat.

- Az államrendőrség budapesti főkapitánysága közli, hogy
- | | |
|---|--------|
| Goldoványi Ferenc budapesti lakos | 051935 |
| Hadai László budapesti lakos | 350541 |
| Horváth István pestszenterzsébeti lakos | 037819 |
| Kozári Dávid budapesti lakos | 002440 |
| Márth Sándor budapesti lakos | 091158 |
| Nagy IV. János budapesti lakos | 053274 |
| Nagy József budapesti lakos | 012445 |
| Sipkay Sándor budapesti lakos | 053030 |
| Szatori József budapesti lakos | 023299 |
| Dr. Somogyi Pál budapesti lakos | 492197 |
- Az államrendőrség szolnoki kapitánysága közli, hogy
- | | |
|-------------------------------------|---------|
| Bérces László szolnoki lakos | 301287 |
| Demjén Tibor szolnoki lakos | 300631 |
| M. Kovács Imre tiszaföldvári lakos | 301866 |
| Vogel Dezső törökszentmiklósi lakos | 2011246 |
- Az államrendőrség budapesti főkapitánysága közli, hogy
- | | |
|-----------------------------|-------|
| Nagy József budapesti lakos | 24799 |
|-----------------------------|-------|
- számú gépjárművezetői igazolványára.
- Az államrendőrség budapesti főkapitánysága közli, hogy
- | | |
|-----------------------------|-------|
| Nagy József budapesti lakos | 24799 |
|-----------------------------|-------|
- számú gépjárművezetői kékszinű kiegészítő lapja

Gépjárművezetői igazolványok, engedélyek és igazolólapok érvénytelenítése

Goldoványi Ferenc budapesti lakos 39679 számú gépjárművezetői piros kiegészítő lapja.

Az államrendőrség budapesti főkapitánysága közli, hogy

- | | |
|--|--------|
| Budapesti Rendőregyesület budapesti egyesület | A 6664 |
| Farkas György és Tóth István budapesti lakosok | O 1026 |
| „Ikar“ budapesti cég | S 8014 |
| Kamer Dezső budapesti lakos | A 7366 |
| Kostyál István kispesti lakos | Q 9934 |
| Kommer és Székely budapesti lakosok | S 6369 |
| May Mihály mosonmagyaróvári lakos | Z 5122 |
| Nagy Kálmán budapesti lakos | Y 4175 |
| Schuller Jenő budapesti lakos | S 9543 |
| Szerszám gépraktár kft. budapesti cég | S 6623 |
- rendszámú gépjárművének igazoló lapja.

Az államrendőrség budapesti főkapitánysága közli, hogy

- | | |
|--|--------|
| Fővárosi Operettszínház budapesti cég | A 1582 |
| Gazdag Rezső budapesti cég | Q 9318 |
| Kommer és Székely budapesti lakosok | S 6369 |
| V. Imre budapesti lakos | Q 4416 |
| Marjai Lajos és Ásványi József csepeli lakosok | S 6114 |
- forgalmi engedélye.

Az államrendőrség kecskeméti kapitánysága közli, hogy

Lusztig Zoltán kiskunhalasi lakos K 3802

Az államrendőrség szolnoki kapitánysága közli, hogy Szabó Mihály rákóc falvai lakos S 7200

rendszámú gépjárművének forgalmi engedélye elveszett.

Az elvesztett okmányok érvénytelenné nyilvánítottak, helyettük másolat adatott ki.

A belügyminisztérium a 277.403/1945. B. M. számú rendelet kiegészítéseként közli, hogy az Országos Gépjárműügyi és Közúti Közlekedérendészeti Bizottság hivatalos szaklapja a megszűnt „Közúti és Víziközlekedés“ helyett „Autó“ címen jelenik meg.

A lap a gépjárművezetői igazolványok, valamint a forgalmi engedélyek megsemmisítésére vonatkozó hírdetményeket külön rovatba közli.

A rendőrhatalóságnak ilyen hírdetményeket az „Autó“ szerkesztőségéhez, Budapest, VI., Andrassy-út 123. sz. alá kell megküldeni.

A díjat az „Autó“ c. szaklap szerkesztősége, Budapest elnevezésű 8042. számú csekk számlán kell befizetni és a csekkelismervényt áthúzással érvénytelenítve a hírdetményre vonatkozó megkereséshez csatolva kell a szerkesztőséghez megküldeni.

2100 MATEOSZ-tag megélhetését veszélyeztetik a kontár fuvarozók

1946 végén 8632 teherautó volt Magyarországon: 2368 Y rendszámú Mateosz bérkocsi, 856 állami és 5408 S és U rendszámú üzemi gépkocsi.

Az 5408 S és U rendszámú kocsik közül mintegy 2000 azok száma, amelyek rendelkezésükre, illetve engedélyüknek megfelelően üzemi fuvarozást végeznek. A fennmaradó 3400 kocsi vadfuvarozással, engedély nélküli szállítványozással foglalkozik.

A két számból minden további magyarázat nélkül világos, hogy egy elképzelhetetlen mértékű fekete fuvarozással állunk szembe és nincs ma még egy olyan szakma, amely annyira hemzsegne a kontároktól, mint éppen a teherautófuvarozás.

A kontárfuvarozás elburjánzása pedig nemcsak 2100 dolgozó kifuvarozó Mateosz-tag megélhetését veszélyezteti, hanem túlnöve a szakmai kereten, közügy is. A kontárfuvarozás elhatalmasodása jelentős veszteséget okoz a kincstárnak. 1947-ben a Mateosz-ba tömörült kifuvarozók ténylegesen üzembe tartott 2108 gépkocsijuk után 31 millió forint adót fizettek. Ha tekintetbe vesszük a kontárfuvarozók kocsiletszámát, kiderül, hogy ezeknek 40-45 millió forint adót kellett volna fizetniük. Ezt a pénzt a kontárfuvarozók elsikkasztották.

Kik fuvaroznak engedély nélkül?

Államvédelmi szempontból az erdemes utánanézn., kik azok, akik engedély nélküli fuvarokat vállalnak, és kiknek a nevén vannak az aineven fuvarozással foglalkozó gépkocsik.

Biztos tudomásunk van arról, hogy legnagyobb részt olyan elemek birtokában, akik egyáltalán nem ütik meg a politikai megbízhatóság mértékét. Köztük találjuk a mult korszak salakját, igazolatlan politikai okok miatt elbocsátott köz- és magán-tisztviselőket, volt katonatiszteket, egyszóval mindazokat, akik megbízhatatlanságuknál fogva nem lehettek a Mateosz tagjai, nem kaptak iparengedélyt és semmilyen iparágban nem tudtak elhelyezkedni.

Vizsgálják felül a teherautó engedélyeket!

Amikor a közlekedésügyi minisztérium a legnagyobb gondot fordítja, hogy a Mateosz-hoz egy politikailag megbízhatatlan fuvarozó se juthasson, lehetetlen megtűrni, hogy 3400 gépkocsi jelentékeny része azoknak a kezében legyen, akik politikai és államvédelmi szempontból megbízhatatlanok. Feltétlenül szükség volna arra, hogy a legsürgősebben felülvizsgálják, kiknek a nevére szól a tehergépkocsi engedély irata. De ezen túlmenően egy általános revizóra is szükség volna. Fel kell szólítani minden vállalatot: igazolja, miért tart üzemben gépkocsit. Azok-

tól a vállalatoktól és személyektől, akik nem tudják bizonyítani, hogy üzemük céljaira valóban szükségük van teherautóra — és így feltehetően engedély nélküli fuvarengedélyt haladéktalanul meg kell vonni.

Miért szállított a MALLERD kontarokkal

Még egy súlyos panasza van a MATEOSZ fuvarozóknak. A Gazdasági Főtanács nemrégiben kiadott egy rendeletet, amely előírja, hogy az állami hatóságoknak, hivataloknak, intézményeknek beleértve az államosított vállalatokat is — ha nincsen saját kezelésben lévő kocsijuk, csak MATEOSZ vagy MAVAUT gépkocsikon szállíthatnak.

Ezzel szemben napirenden vannak azok a bejelentések, melyek arról számolnak be, hogy állami vállalatok a rendelet ellenére kontárokkal

szállítatnak. Csak példaképp említjük meg a MALLERD-et, amely 3,5 hónapja kizárólag S és U rendszámú kocsikkal bonyolítja le több-tízezer forintos fuvarjait, noha már három és fél hónapja részletes ajánlatot kapott a MATEOSZ-tól.

Munkásbiróság elé a kontárfuvarozókkal

A kontár teherautófuvarozók nem fizetnek adót, nincsenek akkora költségei, mint a MATEOSZ-tagoknak és így ha ugyanazt a fuvardíjat számolják fel, adócsalást követnek el. Ténykedésükkel megdrágítják az élelmiszerek és egyéb közszükségleti cikkek árát. A dolgozó kisemberek zsebéből lopják ki a pénzt.

Megérdemlik, hogy munkásbiróság elé kerüljenek.

Sulyok József
a MATEOSZ vezérigazg.

Attól amit tanulnak, elütheti őket az autó

Csődbe jutott az iskolai közlekedési oktatás

Egy polgármesteri rendelet értelmében havonta egy óra hosszat a közlekedési szabályokat kell oktatni az iskolákban.

Igy szól a rendelet.

Most nézzük a gyakorlatot.

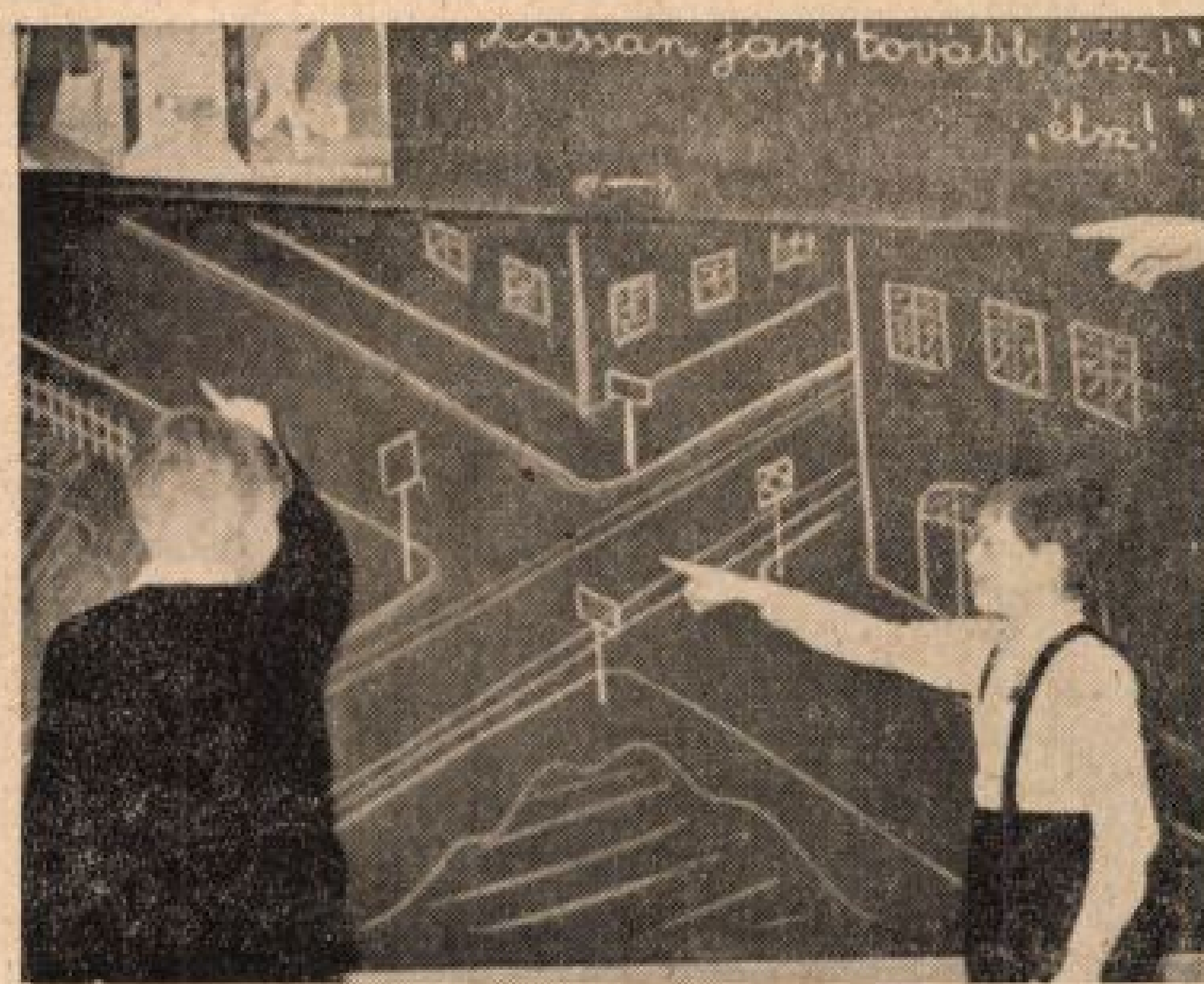
A legtöbb iskolában nem is tudják, hogy tartanak-e ilyen órát vagy sem. Küldözgetik az embert jobbra-balra. Végül kisítik, hogy a tornatanár tartja, aki nincs.

A Szent István-téri iskolá-

gyerekekre rákötnék egy két szalagot és kinevezik a balról rohanó autónak, a harmadik gyerekekre nem kötnék semmit és ő lesz a járókelő.

A többi nem érteni.

A tanár úgyan azt mondja, hogy a gyerekek most tanulják a közlekedési szabályokat, ebből, azonkívül, hogy a három gyerek elkezd értelmetlenül ide-oda futkározni, a többi pedig harsányan kacag — nem látja többet.



„Ebből aztán sokat megtanulnak.”

ban nincs is ilyen óra. A közlekedési szabályairól tartottak ugyan egy néhány előadást, elmondták ami szerintük elmondható, ezzel a rendeletnek eleget tette, — mint akik jól végezték dolgukat — a tananyag zsúfoltságára hivatkozva be is fejezték az egészet.

Vicnek is rossz

A Deák-téri iskolában sok mindent megtanulnak a közlekedési órán a diákok. Halának arról, milyen felemelő dolog átadni a helyet a vilámoson, mennyire nem a villamosban illik a tökmagot szétkópdsni és a szomszédra rázni télen a havat.

Mikor ezen az elméleti részen túl vannak, következik az óra fénypontja. Az egyik gyerekekre rákötnék egy piros szalagot és kinevezik jobbrol robozó autónak, a másik

Egységes oktatást

Mindez lehet igen szórakoztató, közlekedési oktatásnak azonban semmi szín alatt nem lehet nevezni. Az iskolai közlekedési oktatásra pedig feltétlenül szükség van. Olyannyira nagy szükség van rá, hogy az illetékesek már el is rendelték. Most már csupán arra van szükség, hogy be is tartsák a rendeletet. És talán nem is kell túl nagy optimizmus, hogy feltételezzük — ezt meg is lehet valósítani: Ehhez azonban szükséges, hogy végre rendet teremtsenek ezen a téren, egységesítsék az oktatást, megfelelő könyveket bocsássonak a tanulók rendelkezésére és nem utolsósorban, a két és piros szalag alatt rohanó autó-gyerekek helyett jármű modelleken tanítsák a jobb sorsra érdemes fiatalok gyalogjárókat.

Feltámadt az Opel Olympia

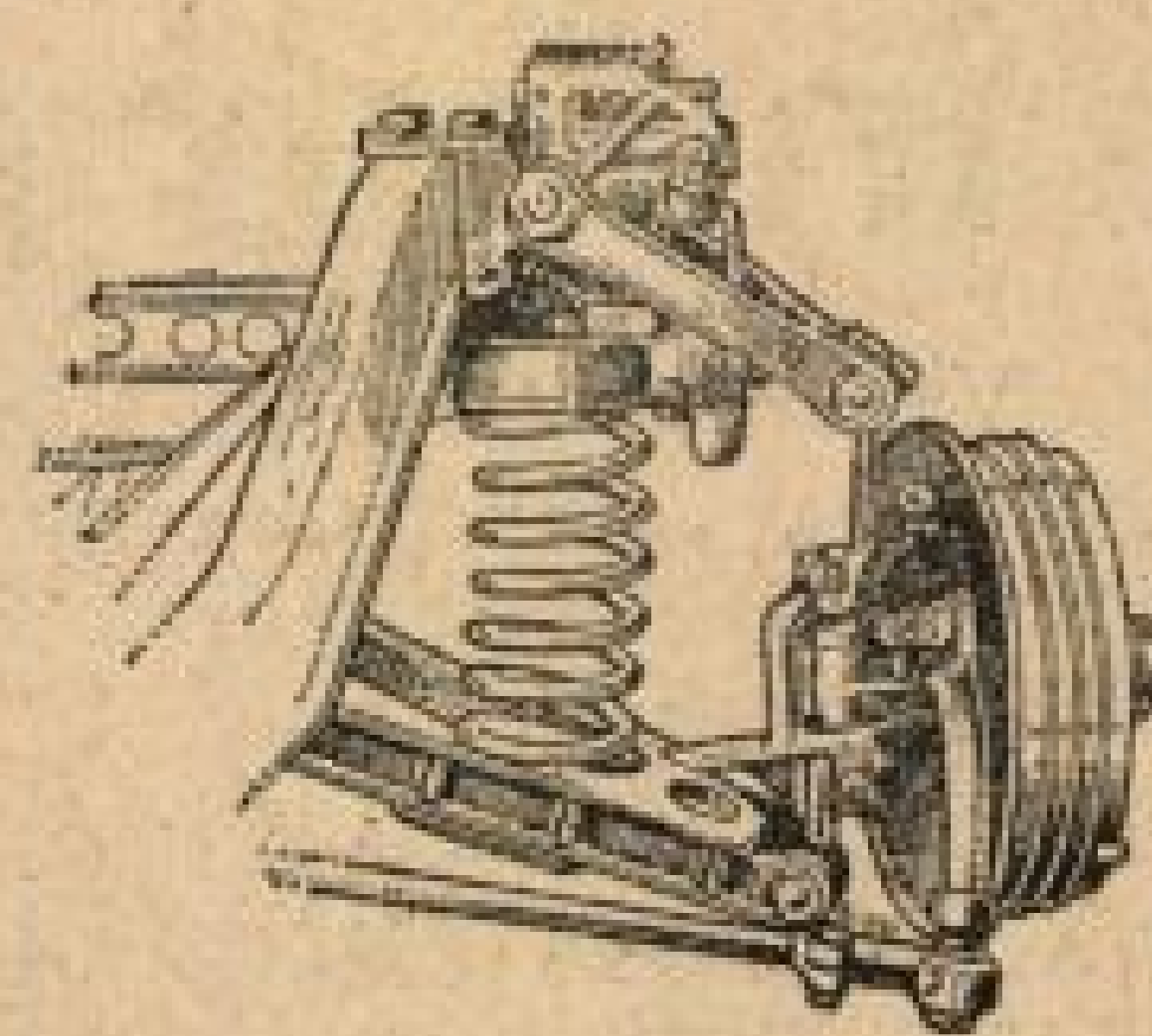
A svájci „Revue Automobile” jelentése szerint az Opel kocsik exportja ismét megindul Svájcba

Mindenki emlékszik a háború előtti idők különböző nagyságú modelljeire, amelyek az amerikai General Motors német gyárainak tömegcikkei voltak és alacsony áron kerültek forgalomba.

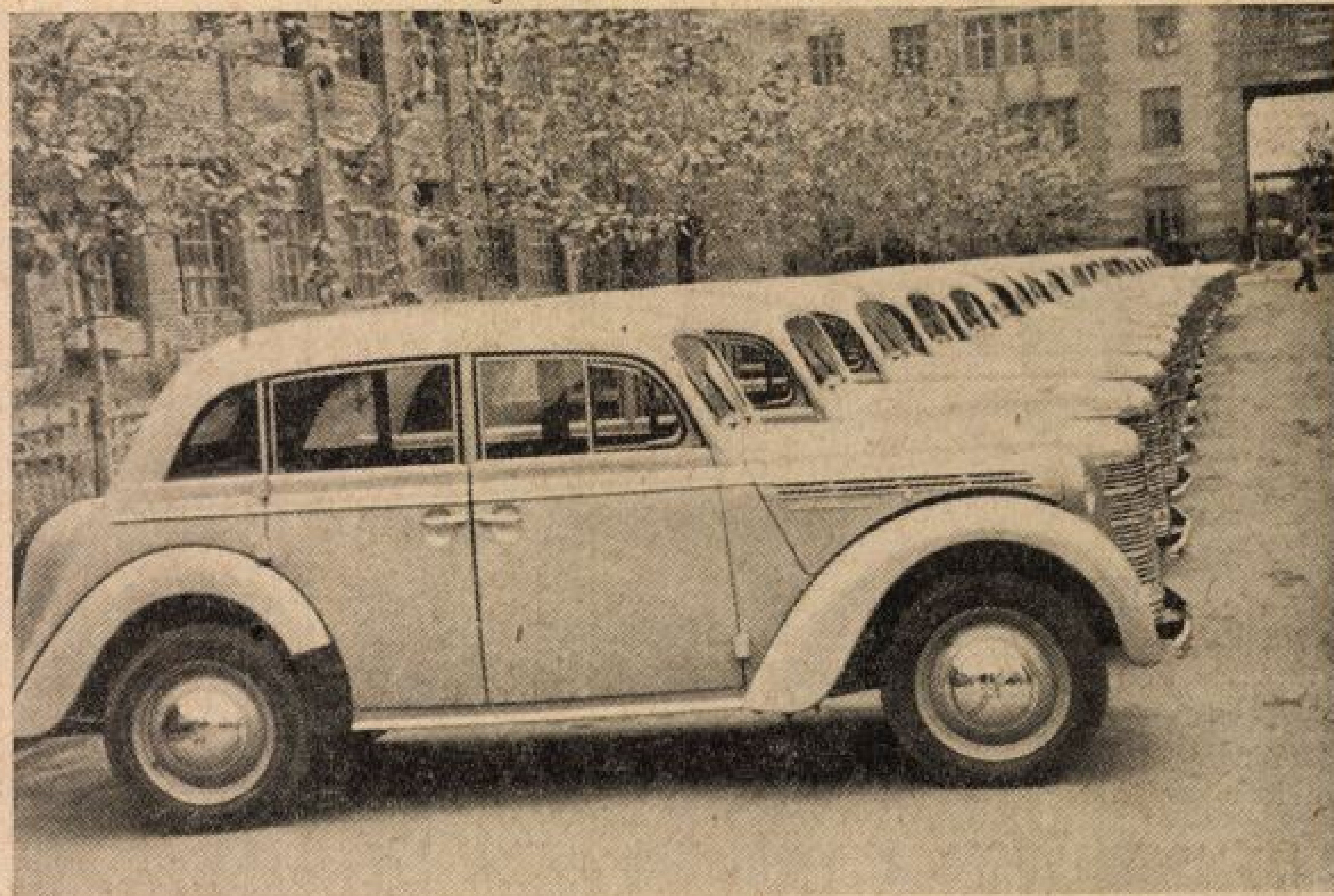
A russelsheim-i Opel gyár ismét a jól bevált 1.5 literes

Olympia modellt hozta ki. A kocsik külsején alig változtattak, az alvázon eszközöltek csupán néhány műszaki újítást. A régi Dubonnet elsőkerék rugózás helyett a Kapitán modell rugózását vették át. A halk működés biztosítására a fél-elliptikus hátsó rugó lapjai közé betéteket szereltek be.

Mind a négy kereket hidraulikus lökésátlóval szerelték fel.



Árát nehéz összehasonlítani a különböző országok gyártmányaiéval. Svájcban a 16 H. P. Olympia ára a 8 H. P.-s és 10 H. P.-s angol kocsik ára között van.



Az amerikai érdekltségű Opel-gyár azonban még sincs versenytárs nélkül. Mert a Szovjet-zónában, a „Moszkva” autógyárban is gyártanak Olympiát — mint a képen is látszik — igen nagy tömegben.

Több száz községet bekapcsolnak az autóbusszjorgalomba

A következő két hónapban körülbelül 200 kocsival növekedik autóbussz állományunk. Ez lehetővé teszi több új járat megindítását.

Budapestről a közelgő nyári időszakra való tekintettel elsősorban a fürdőhelyekre: Siófok-Keszthely-Hévíz, Balatonfüred-Hévízre, Aszódon keresztül Lilafüredre és Parádára indít új járatokat a MAVAUT. Hajduszentmihály-Debrecenben szintén közvetlenül lehet majd autóbusszal utazni. Megindul az autóbussz közlekedés Budapesten és Mohács között is.

A legközelebbi napokban északon Miskolc és környéke, délen Pécs és vidéke között a következő vonalakon állítják helyre az autóbussz forgalmat: Gyagyátor-Szikszó-Miskolc, Gönc-Miskolc, Jószafele-Edelény-Miskolc, Pécs-Szerencs, Miskolc-Gávanyiregyháza, Tiszabábolna-Előd-Mezőkövesd, Pécs-Sikonda-Harkányfürdő és Pécs-Dombóvár.

Balassagyarmat és Salgótarján körzetében szintén megsokszorozódik az autóbussz forgalma. Járat indul Balassagyarmatról Salgótarján-Pásztó-Galyatető, Nórtincs-Szirák, Tésény-Szirák felé, továbbá a szirák-szécsény-salgótarjáni vonalon. Nógrádtól Szendehely-Vácra lehet majd „buszon” utazni.

Az Alföldön a következő járatokat állítják be a legközelebbi időn belül: Orosháza-Törökszentmiklós, Elek-Békéscsaba, Bucsakarcag-Beregfüred, Debrecen-Pénészlek, Heves-Jászabát-Szolnok, Kecskemét-Kiskőrös-Hajós-Baja, Jánoshalma-Hajós-Kalocsa, Csolyospájos-Kiskunmajsa-Kalocsa vonalakon.

A Dunántúl sem marad MAVAUT-autóbusszok nélkül: Kaposvár-Marcali-Balaton-szentgyörgy-Keszthely, Ber-

zence-Somogyzentmiklós-Nagykanizsa, Szany-Rábaszovát-Enese, Kisbábót-Enese-Győr, Sopron-Szany-Pápa, Kőszeg-Sárbogárd-Előszállás és vissza indítanak járatot. A legfontosabb Dunántúli vonal Székesfehérvárt Veszprémmel összekötő járat lesz.

Emellett három vidéki városban szervezi meg a MAVAUT a helyi autóbussz közlekedést: Kaposváron, Békéscsabán és Egerben. Eger-

ből ugyanakkor megindul a közlekedés Kisköre felé.

Magánvállalatok a következő vidéki autóbusszjáratok megindítására kaptak engedélyt: Kiskunfélegyháza-Kiskunmajsa, Tápószentmárton-Cegléd, Sársód-Seregélyes-Székesfehérvár, Tiszamogyorós-Mándok-Tuzsér, Gyöngyös-Keszőhidegkút, Zsámbok-Tura, Nagykőrös-Törtel-Jászkarajenő és Nagykőrös-Törtel-Abony.

Három hét alatt

Prágából a sarkvidékre és vissza

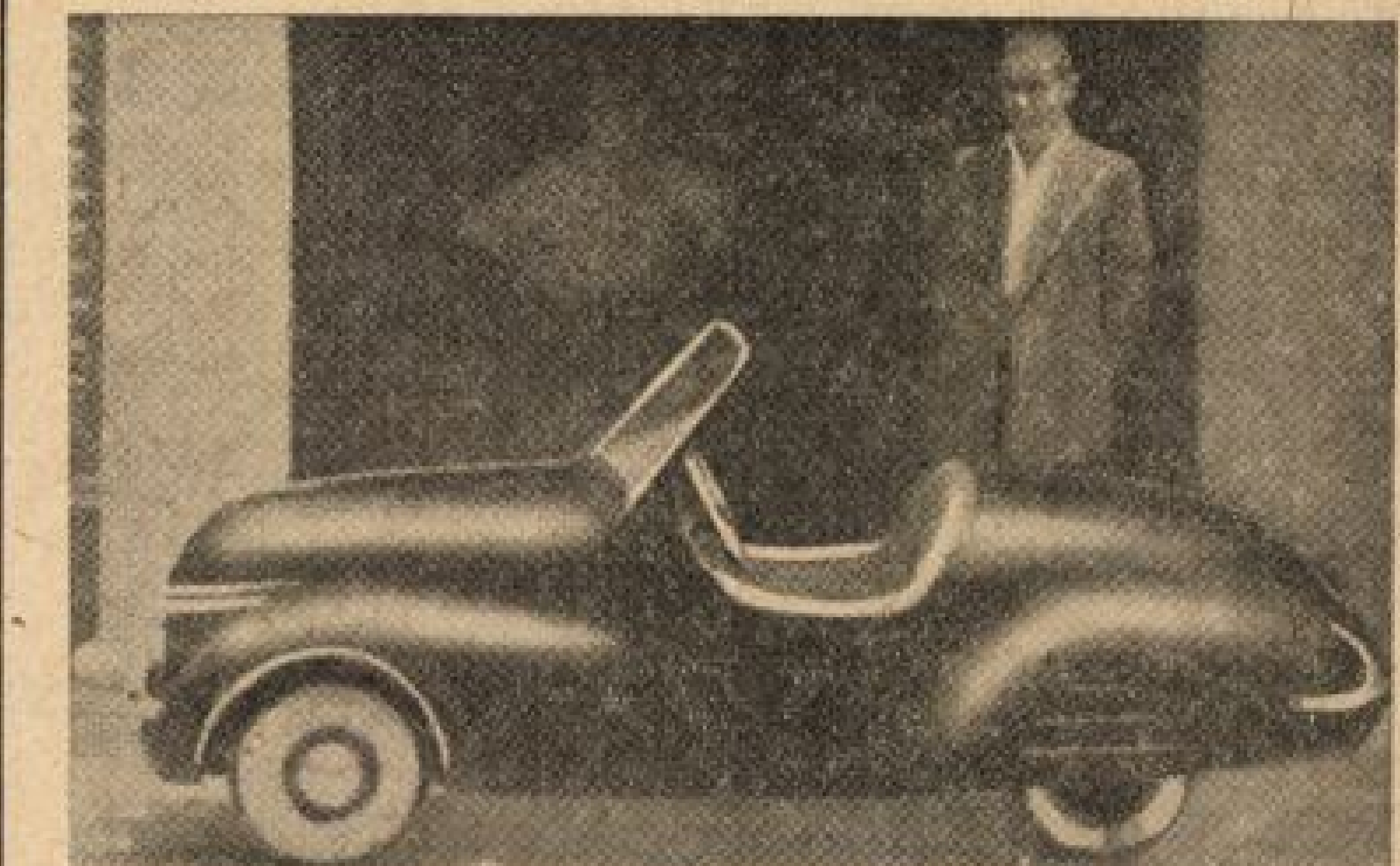
(Prága, 1948 február. Az „Auto Kautouvoštovától.”) A prágai Automob. Club két tagja, Vlastimil Kubu és Premysl Tuma ünnepélyes keretek között indult el a hónap elején a sarkvidéki útra. A két cseh autós ugyanabban a négyüléses Aero Minor mintájú gépkocsiban indult el a hűlőnös „túrára”, mint amilyenben nemrégiben az Egyenlítő vidékén járt két hasonlóan vállalkozószellemű autóversenyzővel.

Vlastimil Kubu és Premysl Tuma elindulásuk előtt nyilatkoztak a sajtónak. Kijelentették: útjukkal az autó-

sport népszerűsítését tűzték ki céljuk. Ezzel begyűjtötték motorjukat és néhány perc múlva eltűntek a Városháza előtti téren összegyűlt nagyszámú érdeklődő szeme elől.

A két versenyző Koppenhágán, Oslon és Stockholmon keresztül akar elérkezni a Sarkkörhöz. Visszafelé útjukon pedig Finnországban, Svédországban és Lengyelországban át érkeznek a cseh fővárosba.

A 8.000 kilométeres utat számításuk szerint 3 hét alatt teszik majd meg.



Az új olasz kisautó, a „Volpe”. Kéthengeres, 124 köbcentis, 4 sebességes, független rugózású autó.

AUTÓSOK FIGYELMÉRE
személy- és teherautóhoz cs a k gyakorlott üvegezőnél szeresse be
TÖRHEFELE ICHOR ÜVEG
SEKURIT MINŐSÉGBEN
már kapható
KOVÁCS JÁNOS
autóüvegező
BUDAPEST, VI., SSABOLCS-U. 18/B
Alapítási év 1920 Telefon: 200-360
Szombaton üzemszünet

Nagy érdeklődéssel indult a motoros évad

Vasárnap tartották az idei évad első motoros versenyét, amely mintegy 40 kilométeres távon a Filatorigát-tól elindulva a Szentendrei-út, Pomáz, Csobánka, Pilisvörösvár, Pilisszentiván, Solymár, Pesthidegkút érintésével vezetett a Delmárkesergői céljig.

A versenyen részt vett a magyar motorsport két „Benjaminja”, a 15 esztendőes Fejér Rudolf, s a még 16. évét be nem töltő Máthé Sándor. Nagy fel-tűnést kelt a versenyzők között egy csinos fiatal lány, Jankó Margit, aki már számos salakverse-nyen vett részt jó ered-ménnyel, mégis nagyon „drukkol” most, mert ez az első terepversenye.

Tíz óra előtt néhány per-cel felszólítják a versenyző-keket, hogy álljanak be a start-helyre. Pontosán tíz órát mutatnak a stopperórák, amikor a starter fekete-fe-hérkockás zászlaja magasba lendül és a két első in-duló hangos motorberregés-sel, mint az ágyúgolyó rob-ban ki a célvonal mögül az országút irányába.

Közben megtudjuk, hogy versenynek 64 résztvevője van a legkülönbözőbb kate-góriájú kis- és nagymoto-rokkal, autókkal. Kategó-



Puhony start előtt

riák szerint részletezve: 100 kcm géppel 22-en, 125-össel

Csehszlovákia ismét megrendezi a „Masaryk nagydíjat”

Az európai automobil ver-senyek között a háború előtt nagy népszerűségnek örven-dett a „Masaryk Nagydíj”, amelyet a német megszállás és a háború miatt tíz évig nem tarthattak meg. Most a Nemzetközi Automobil Szövetség hozzájárulásával október 17-én ismét megtar-ta versenyt.

14, 250-essel 7-en, 350-essel 8-as, 500-ossal 2-en, oldal-kocsis motorkerékpárral né-gyen és autóval hárman je-lentek meg a starthelyen. —

A legjobb időeredményt Gódy 500 kcm-es AJS gé-pén érte el, aki az egész utat, a Delmárkesergőt is beleértve, 40 perc alatt tette meg. A terepen a legjobb eredményt Huszti, a Vesz-prémi TC versenyzője érte el 22 mp-es eredményével. Feltűnően jó eredményt mu-tatott a csepeli Jankó Mar-git, aki 100-as gépén egy óra alatt bonyolította a ver-senyt.

A világ legjobb versenyzői indulnak a május 9-i Grand Prixen

Harminc angol, belga, cseh, jugoszláv, svájci, osztrák, olasz és mintegy 50 magyar versenyző vesz részt a május 9-i budapesti moto-ros Grand Prix-n.

A versenyt a budaörsi repülőtér szomszédságában húzódó mintegy hét kilométer hosszú távon, a Kőerbereki-út, a Repülőtéri-út és a Ba-laton-műút által határolt részen tartják meg.

Landauer Eduárd, a KMAC vezértitkárának vé-leménye szerint, az idei verseny sportérték szempont-jából nemcsak egyenértékű lesz, hanem felül is fogja múlni az 1937-es I. Motorkerékpáros Nagydíjat.

— A versenyen a világ legkiválóbb motorkerék-pár-versenyzői vesznek részt — mondta Landauer vezértitkár. — A KMAC és a MOGÜRT pedig min-kcm-es Manx-Norton mellett döntene, 350-es Velocette-jét Dr. Rende Károly (Mogürt S. C.) klubtársa kapja.

Körmeny László — ha megkapja az 500-as Manx-Norton-t, — kitűnően beállít-tott Velocette KTT verseny-gépét ifj. Kesjár János (F. T. C.) adja.

Szalokay Béla (KMAC), aki egyébként a napokban kapja

meg tavaly jól bevált 350-es Velocette gépének új alkat-részeit, hű marad gépéhez, amely oly szép sikereket biz-tosított neki a múlt évi berni Európa Grand Prix-n.

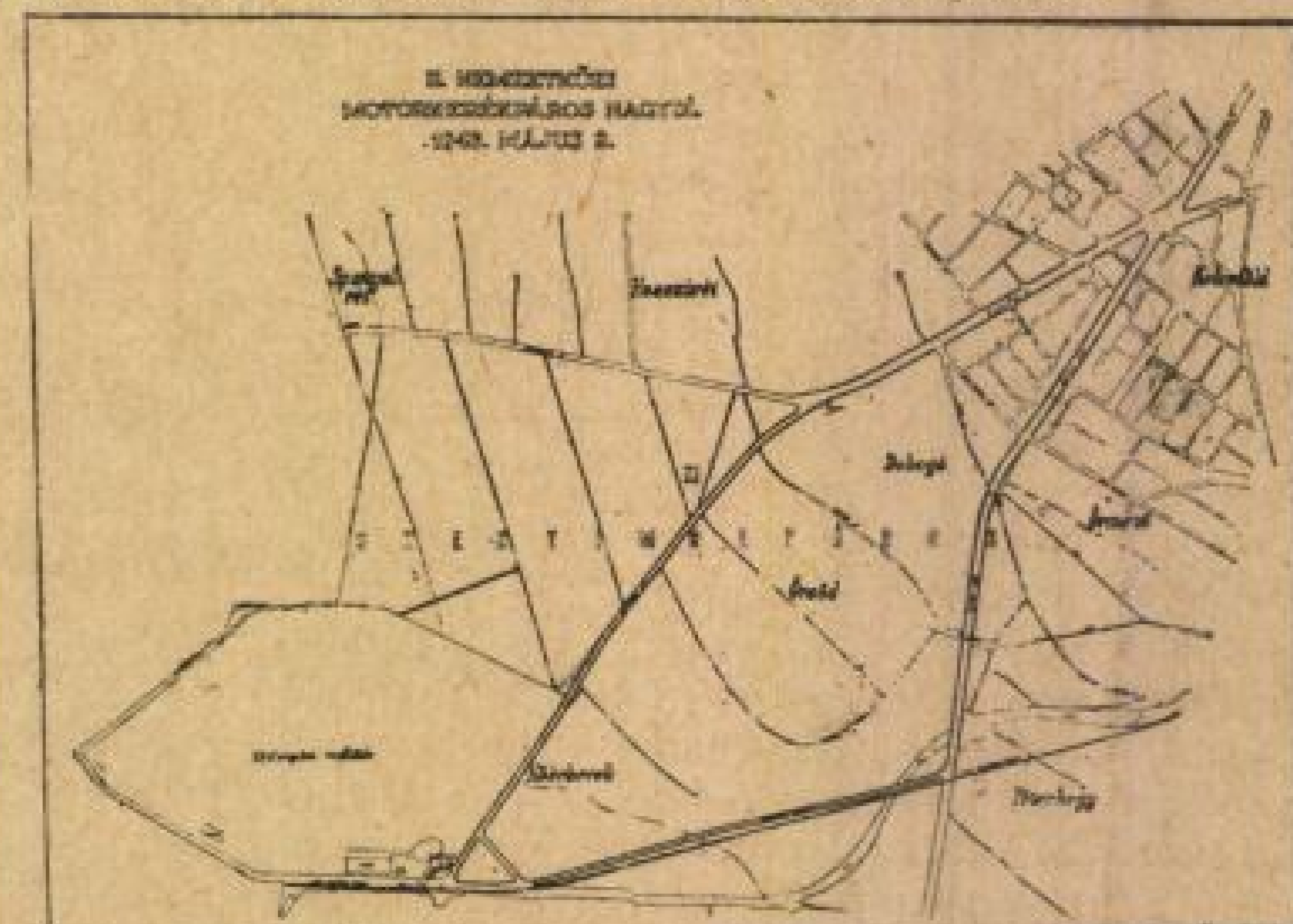
Tihanyi Lajos (TTC) a volt Majsai Mihály léle BMW ol-dalkocsin fog a Grand Prix-n indulni.

A fenti kis ízelítő névsor-ból is látható, hogy a ma-gyar motorsport képviselői, — ha kis számban is — de tudással és nagy lelkesedés-sel és nem utolsósorban ez-úttal immár megfelelő gépek-vel fogják felvenni a versenyt a világ legkitűnőbb motorke-rékpárversenyzőivel.

kcm-es Manx-Norton mellett döntene, 350-es Velocette-jét Dr. Rende Károly (Mogürt S. C.) klubtársa kapja.

Körmeny László — ha megkapja az 500-as Manx-Norton-t, — kitűnően beállít-tott Velocette KTT verseny-gépét ifj. Kesjár János (F. T. C.) adja.

Szalokay Béla (KMAC), aki egyébként a napokban kapja



A verseny útvonala

1948. évi versenynaptár

- SEBESSEGI VERSENYEK:**
1948 május 9-én Magyar Grand Prix. Repülőtéri háromszög. KMAC—MOGÜRT.
1948 május 23-án Hármashatárhegyi verseny PKSE.
1948 június 6-án Férihegyi verseny. Partizán SE.
1948 június 20-án később megjelölendő pályán, MTE—Postás—MOGÜRT.
1948 július 4-én Városligetben Csepel és Vasas.
1948 augusztus 29-én Tihany, FTC.
- TURA VERSENYEK:**
1948 január, vagy február hónapban — amennyiben az idő alkalmas lesz — hőversenyt rendez a Csepel.
1948 április 4-én kezdők versenye a Nagyszénáson, Vasas—MTE.
1948 április 18-án Turaverseny, Postás.
1948 április 30-án és május 1-én huszonnégycsillagos verseny csillagturával, Vasas.
1948 július 18-án balatoni futárverseny, FTC.
1948 augusztus 15-én Mecsek—Mátra országúti ver-seny, PKSE.
- KISMOTOROS VERSENY:**
1948 június 27-én, Vasas.
1948 szeptember 8-án, Csepel.

„AUTO”

az „Országos Gépjároműgyi és Közúti Közlekedésrendészeti Bizottság” hivatalos lapja.
Felelős szerkesztő: Rédly Pál, Felelős kiadó: dr. Kőrödi Tibor Szerkesztőség és kiadóhivatal: Bpest, VI., Andrassy-út 123. Postatakarékpénztári csekk számla: 8042. Igazság nyomda. Horn Ede-u. 9-11. F. vezető: Falus József

RUDAS SÁNDOR

dugattyú, dugattyúgyűrű, dugattyúcsapszeg szakvállalata
BUDAPEST, V., JÓRAY-TÉR 9
Telefon: 125-064



Angol motorkerékpár lán-cok minden méretben
NAGY JÓZSEF
automobil szaküzlete
VI., Jókai-u. 16 T: 120-487

Autó
A magyar automobilizmus lapja az

Vizsgamentes, gyári új

PUCH
„125”
motorkerékpárok

Eredeti gyári új PUCH és BMW alkatrészek

Javitó-műhely
Használt gépek

Vétel - csere - eladás

PAJOR
JÓKAI-UTCA 21
TELEFON: 125-498



A pálya érdekes részlete

Autóalkatrészek

Felszerelések

Autóvillamossági cikkek

SZIGETI ANDOR

Bp. IV., Lázár-u. 22 T: 129-731
Az Opera mögött

SZAKMAI UTMUTATÓ

Autóalkatrész és felszerelés

Autómobil autóalkatrész és felszerelési szaküzlet, Budapest, Liszt Ferenc-tér.

Willkán M. Lipót és tsa, Liszt Ferenc-tér 10.

AUTÓNOVA Hentzl János, Liszt Ferenc-tér 6.

Gervay Ferenc, Liszt Ferenc-tér 3.

Biró Jenő, Liszt Ferenc-tér 2.

May Lajos gumijavitó, Liszt Ferenc-tér 11., Telefon: 221-388.

Rudas Sándor dugattyú, dugattyúcsap, dugattyúgyűrű, Jókay-tér 9. Tele-fon: 126-064.

Révész László, Jókay-t. 1. Telefon: 127-139.

TRIO autóalkatrész, szer-szám és műszaki szaküz-let, Jókai-u. 6.

Horváth Lajos automobil és műszaki kereskedő, Nagy-mező-u. 34. Telefon: 129-130.

Kristói Imre GMC alkat-részek, Bp., VI., Jókai-u. 5. Telefon: 186-052.

Gépkocsialkatrész és szer-számkereskedelmi kft., VI., Jókai-u. 12.

Dr. Bárdos S. és Fia R.-T., Bp., Jókai-u. 12.

Stark László és Tsa, VI., Jókai-tér 8. Telefon 124-573.

Rédei Andre gumijavitó, VI., Jókai-tér 2. Telefon.

Kardán autószaküzlet Jókai-tér 3. Telefon.

PUCH

„125”

a tökéletes
túra

motorkerékpár

BUDAPEST,
VI., LEHEL-U. 25

Nagy József, Bp., Jókai-u.

16. Telefon: 120-487.

Dr. Hirsch és Reiter autó-alkatrész kereskedők, VI., Jókai-u. 28.

Prager Miklós autó- és al-ka-trészkereskedő, Horn Ede-u. 14.

Ördög és Markovits, Nagy-mező-u. 25. Telefon: 329-282.

Bauer és Gergely, VI., Jókai-utca 9., bejárat a Zichy Jenő-utcai oldalon. Tele-fon 128-397.

Szigeti Andor autóalkat-részkereskedő, VI., Lázár-utca 22. (Opera mögött.)

Zamecnik Tivadar autó-motoralkatrészek, olaj és műszaki cikkek, VII., Iza-bella-u. 69.

Váradi és Szántó autóalkat-rész és műszaki kereske-dés, VII., Nagyatádi Szabó-utca 26., Ciclopház.

Javitók

Vaisz Sándor, Hajós-u. 15.

Szállítási gondjait,
kockázatát átveszi a

MATEOSZ

Nem érdemes üzemi gépkocsit tartani

Hasonlítsa össze önköltségeit vagy más vállalat díjtételeit a MATEOSZ díjtételekkel

Központi fuvarvállaló: VIII., BAROSS-U. 76. Telefon

Fuvarvállaló irodák minden városban (kerület-ben) és nagyobb községben.